

HECHOS Y FOTOS SOBRE LAS RUEDAS MAS VELOCES

Pág.

CUPEIRO UN HOMBRE CORSA

(Pág. 4)

su triunfo en Gral. Pico

(Pág. 7)

VENCIO REUTEMANN EN CARLOS PAZ

(Pág. 15)







MARLON BRANDO PAIRETTI

Un hombre simpático, alegre y bromista, que sólo se pone serio cuando piensa en sus nietos

La lengua que Carlos Pairetti exhibió ante el fotógrafo Cupeiro refleja el aspecto más evidente de su personalidad: es expresivo, extrovertido, angustiado y alegre a la vez. Es fácil para quien no lo conoce alcanzar sus respuestas o penetrar su propia problemática.

Tiene 30 años y un hijo; para él las carreras de automóviles no son una cosa tan seria como para Cupeiro. Gusta especular con la ironía: "De nuestro viaje a Europa, lo único que sabemos es que vamos a vivir en Lugano". Recalca que, por ser muy distinto a TC, aprendió muchísimo en las cuatro carreras locales de Fórmula Tres.

"En las dos últimas competencias el equipo de Steven me ayudó mucho a mejorar mi tren de carrera. Ellos tomaban todos los tiempos de Grandsire, Bianchi y míos y observando estos tiempos pude ver la irregularidad con que andaba al principio y cómo iba mejorando en las dos últimas carreras. En la final de Mar del Plata hice el mismo tiempo en dez vueltas".

"A mí la montaña no me gusta nada", ironiza nuevamente y afirma decidido que dejaría el TC por los monopostos. El recuerdo de su carrera en Rafaela en 1964 aflora fácilmente: "Rafaela se hace toda en directa y plantea problemas muy especiales de cansancio mental. Yo lograba distraerme en las rectas, porque frente al control me hacían señas y en la recta opuesta todas las vueltas saludaba a una atractiva chica de pantalones que estaba parada allí. Con ese sistema me despejaba un poco. Paré cuando había hecho 131 vueltas y estaba medio boleado. No se trata aquí de cansancio físico; es distinto, es cansancio mental. En un Gran Premio se hacen etapas de más de diez horas sin ningún problema".

"Me gustaría correr este año sobre el nuevo circuito pavimentado, pero vamos a volver de Europa con tantas ideas que seguramente desarmaremos los autos para no correr más hasta que sea todo distinto. ¿Sabés lo que me pasó con el cachivache que



¿Qué opinás de Parabrisas CORSA?



Dicen que te parecés a Marlon Brando, ¿es cierto?



¿Te interesa realmente ir a correr a Europa?

dad ante todo; luego, ese viaje de pueblo en pueblo, con el paisaje siempre cambiante y las altas velocidades que no se alcanzan en otras categorías: "Es una sensación distinta que nunca había experimentado hasta que corrí en TC".

"El Chevy II es un automóvil moderno, pero no de la manera en que yo lo quisiera. Me gustaría un automóvil con motor de alto rendimiento, con chasis de tubos, con las suspensiones bien hechas como están hechas en los automóviles de veras; tampoco sería demasiado difícil para nuestros preparadores hacer una tapa con doble árbol tipo Lotus Cortina para los blocks que se construyen acá. Y así llegará un día —como en nuestro caso ahora— en que iríamos a correr a Europa con automóviles fabricados en la Argentina". Por otra parte, reconoce que un repuesto para TC se consigue en cualquier parte y que para armar un automóvil como los que sueña hay que hacerlo todo, porque en nuestro país muy poco se ofrece aún en materia de equipos especiales. Pero cree que la culpa de todo la tienen los reglamentos, hechos por gente que no entiende del tema, que traban el lógico desarrollo técnico de la categoría.

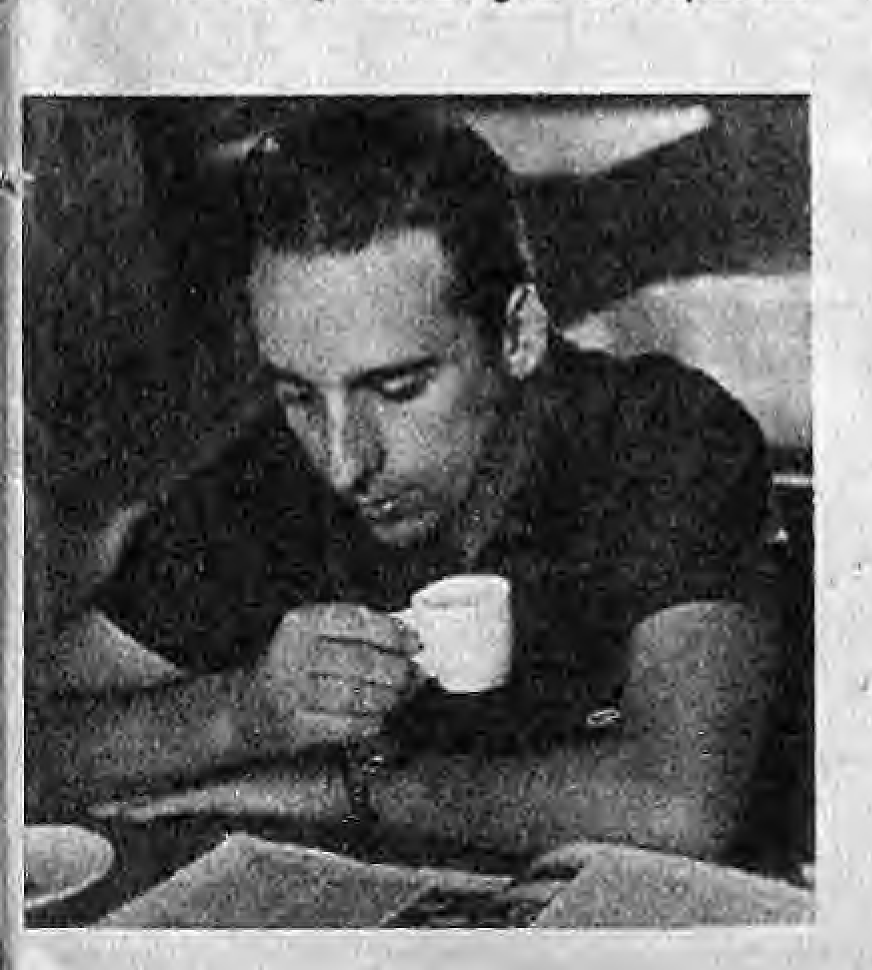
Cupeiro dice que Froilán González no gana ni pierde con la "operación Chevy II". Lo que gasta lo compensa con los premios y la publicidad; lo hace simplemente por vocación, porque le gusta. Aclara que González y Bellavigna se reparten los premios por mitades y trata de ser convincente al afirmar que él mismo nunca ganó nada en las carreras. Sostiene que corre porque le gusta y no por el dinero: "vivo de mi trabajo". Su trabajo es la compra y venta de automóviles en un negocio de Pilar, en sociedad con Hugo Alberini, y junto a Juan C. Pesce asociados a González en "Corrientes 11".

No tiene respuesta para dar acerca de cuál es el mejor piloto de TC: "En TC no hay ningún piloto que tenga la suficiente experiencia en otras categorías del automovilismo que sean importantes para formar pilotos en serio. Pero si en TC no hay buenos pilotos en serio, hay en cambio muy buenos pilotos de TC, como Emiliozzi, que si no es el mejor por allí anda".

No le agrada la posibilidad de que el nuevo Chevy II sea manejado por Marinovich durante su estadía en Europa. Dijo textualmente: "A mí no me parece ni bien ni mal; lo que pienso es que durante dos años de sacrificios estuve haciendo el automóvil a mi gusto: las suspensiones, el motor y todo lo demás, y me parecería mal que lo rompieran".

Así como ve con claridad las limitaciones que impone el actual reglamento de TC —"la fórmula de tres litros va a tener que llegar, pero ¿cómo le explicás esto a los que están preparando los F-100?"— se conduele del nivel del periodismo especializado local: "Hay periodistas que no tienen ni idea de lo que es una carrera de automóviles y que hablan o escriben de automovilismo porque tienen tres o cuatro avisadores; si los subís arriba de un automóvil de carrera y les das un empujón, les agarra un susto tan grande que dejan de comer por seis meses".

Enrique Duplán es su acompañante habitual; Juan M. Bordeu fue su acompañante en la última carrera en el Autódromo, pero Jorge Cupeiro no correría de acompañante de nadie, ni de Fangio y ni muerto. ◆



→





CUPEIRO: TAMBIEN BARRERO

Crónica de GERMAN R. SOPEÑA

Fotos de JORGE MILLER

En medio de la lluvia y a pesar de haber desbandado una cubierta, estableció el elevado promedio de 171 km/h. Segundo Casá, tercero Alzaga y cuarto Carlos Menditeguy

Abrimos las valijas, sacamos pilotos y paraguas, preparándonos para la ronda de la ciudad. El tiempo era más adecuado para ver a James Bond que para asistir a una carrera de automóviles. El ambiente, con olor a tierra mojada y combustible, sonaba a gran rosca: la mayoría de los números bajos del ranking habían dado el sí. Algunos de ellos no aparecieron al sellado lo que nos dejó una parte de las ilusiones en el circuito de la prueba de clasificación. Sin embargo, los F-100 se preparaban para demostrar el suculento caballaje emanado en sus ocho cilindros dispuesto en V: Casá, Menditeguy, Galbato, Sauze (que estaba de estreno), "Bamse", de la Torre y Dana se convertían en las vedettes defensoras del "motorcito" de Pacheco; Atilio Viale del Carril, de Alzaga y "Johnny" Perkins lo harían en representación de su hermanito menor, el Ford Falcon.

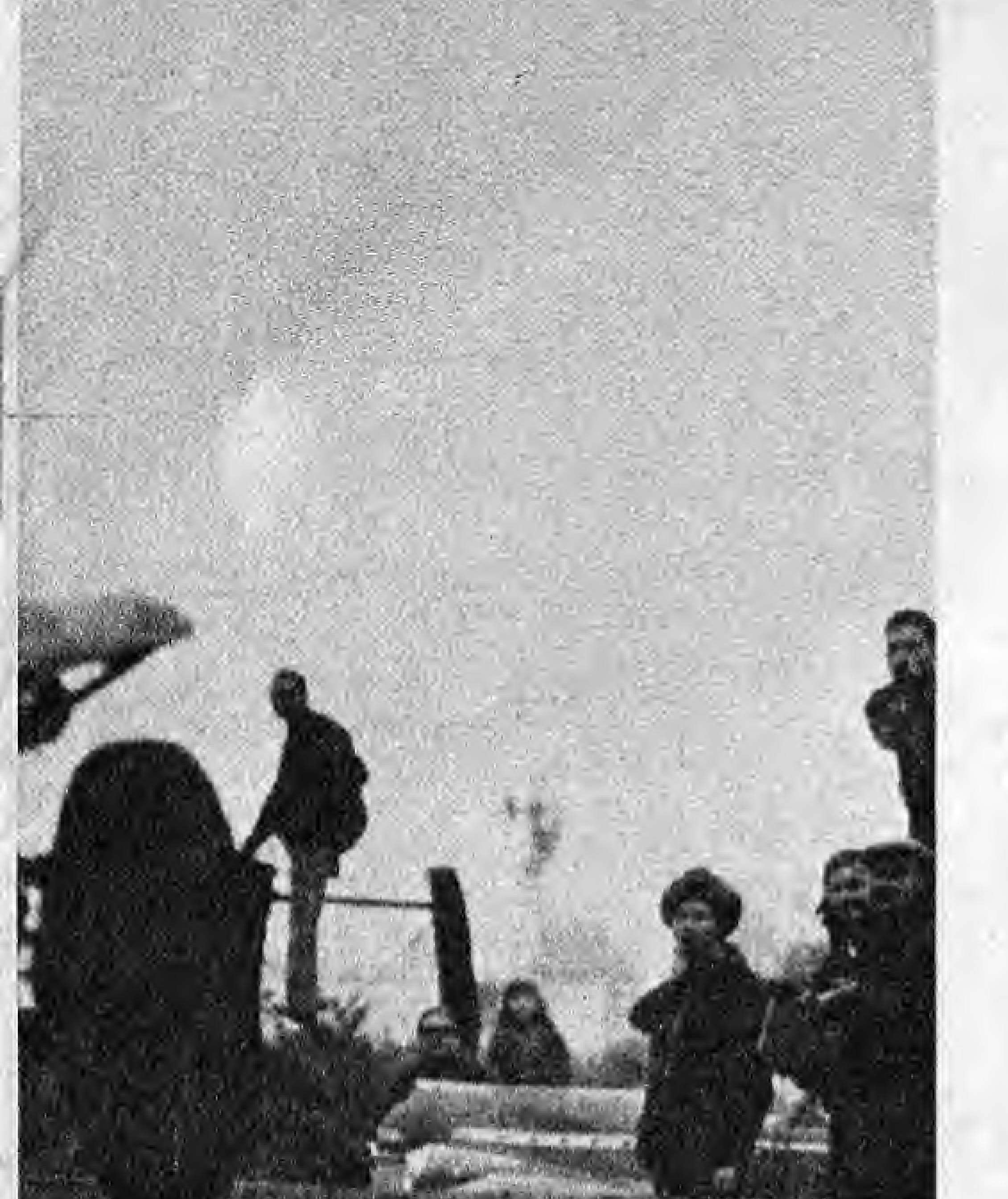
¡Y el horno estaba para bollos! Cupeiro y el Chevitú II encabezaban la lista opositora. Tarducci, Figlioli, Polinori y Castaño eran candidatos. La tercera lista traía novedades: Formisano y "Rueda libre", con sus Valiant cuasi GT y Di Palma, con un NO Gran Turismo, pero también con motor Valiant estaba a punto para la gran batalla.

La lluvia caída el día de la clasificación, la noche anterior a la gran carrera, desmejoró la parte de tierra que había sido muy bien preparada por la entidad organizadora. La ruta estaba muy bien señalizada, con marcas bien visibles de 500, 300, 150 y 50 metros antes de cada curva y un numeroso grupo de banderilleros que señalaban y controlaban al público en todas las curvas del circuito. En general, el comportamiento de la policía fue eficiente, lo mismo que el de las autoridades del Club Sportivo Independiente que facilitó a cada uno el cumplimiento de su trabajo.

La tierra arenosa de La Pampa (a diferencia de la de Buenos Aires) impediría que el barro se pegara en los guardabarros de los automóviles que realmente los llevasen, tales como los "compactos".

El extraño orden de largada que presentaba la carrera fue producto de la clasificación realizada el día anterior durante la cual los automóviles potencialmente adecuados para ganar los primeros lugares se vieron relegados por las malas condiciones en que encontraron el circuito. Es así como a poco de comenzada la carrera se observó el rápido avance en la ruta y en los relojes de Jorge Cupeiro largado desde muy atrás. "Bamse" conservó el primer puesto en el camino hasta que abandonó poco des- →





Gral. Pico se ha ganado un lugar en el calendario por su excelente organización, los fanas pueden seguir discutiendo: ¿F-100 o Chevy LI?

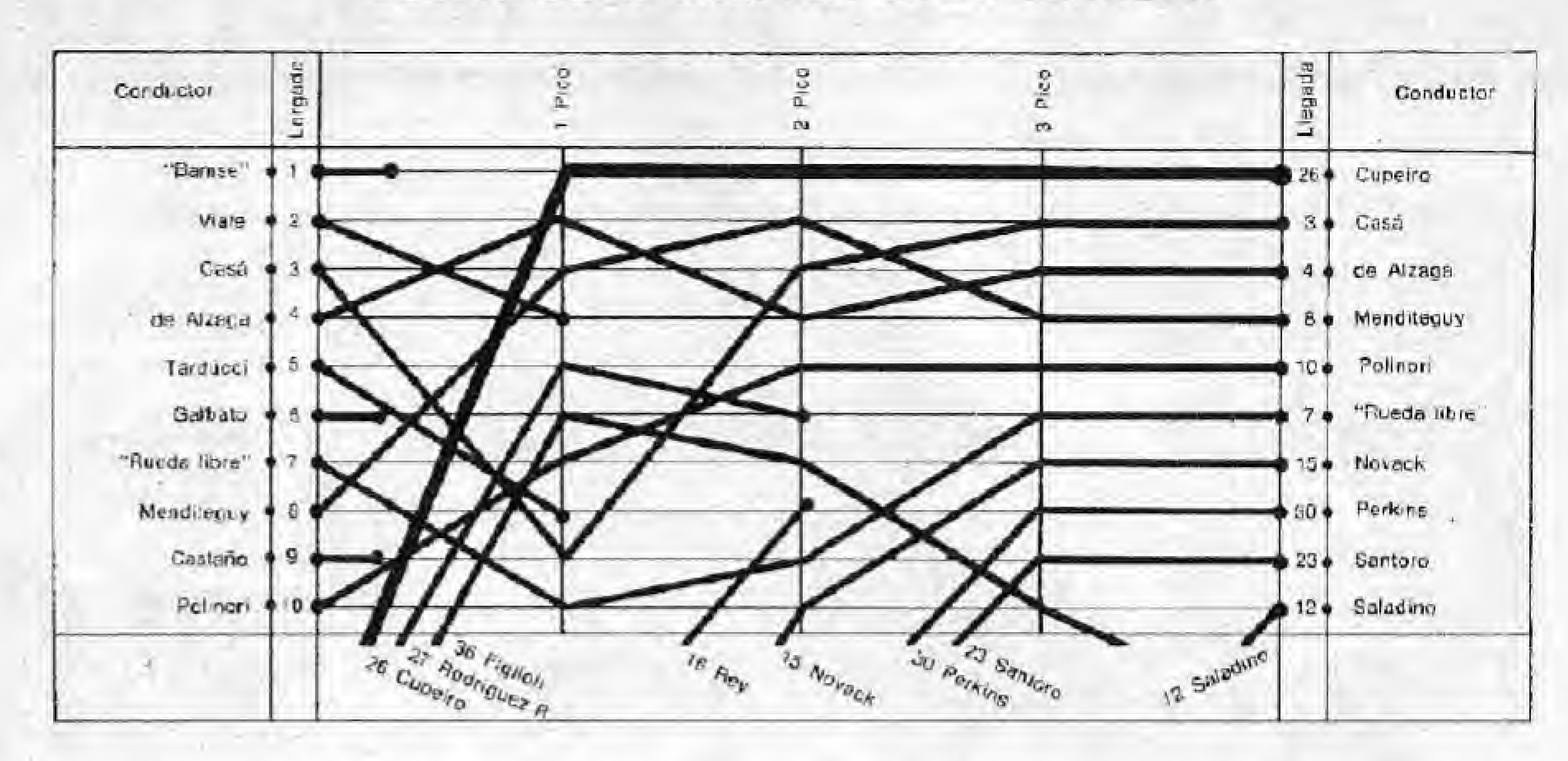
De Paoli ("Rueda Libre") resultó con su Valiant III una agradable sorpresa y una demostración de excelente diseño dentro de la categoría Turismo de Carretera.



Alzaga, tercero con mil centímetros cúbicos de menos.



DESARROLLO GRAFICO DE LA CARRERA



VUELTAS, ABANDONOS Y PREMIOS

Los cuatro primeros en cada vuelta:

Primera vuelta: 1º Cupeiro 50m 25s8; segundo de Alzaga 52m 35s2; 3º Menditeguy 54m 5s; cuarto Viale del Carril 55m 34s6.

Segunda vuelta: 1º Casá 48m 45s4; segundo Menditeguy 51m 14s2; 3º Cupeiro 52m 29s 4; 4º, de Alzaga 54m 6s2.

Tercera vuelta: 1º Casá 49m 18s8; 2º Cupeiro 49m 57s; 3º de Alzaga 51m 38s; 4º Polinori 54 minutos 7 segundos 8 décimas.

Cuarta vuelta: 1º Casá, 49m 1s8; 2º Cupeiro 49 minutos 4s4; 3º de Alzaga, 51m 46s8; 4º Menditeguy 54 minutos 18 segundos 2 décimos.

Di Palma: sonrisa de abandono.
Casá: sonrisa de satisfacción.



Abandonaron: 1. "Bamse"; 2. Viale del Carril; 5. Mario Tarducci; 6. Galbato; 9. Castaño; 11. Di Palma 13. Roberto García; 14. de la Torre; 16. Rey; 18. Luluaga; 19. Musso; 21. Sauze; 22. "Nahuel Curá"; 24. Formisano; 27. Raúl O. Rodríguez; 28. Vigorito; 29. Bonilla; 31. Oberaldi.

No largaron: 32. Emiliozzi; 33. Gimeno; 34. Ciani; 35. Jatip.

Dinero ganado: Cupeiro 320.000; Casá 302.000; de Alzaga 184.000; Menditeguy 145.000; "Rueda libre" 85.000; Polinori 70.000; Novack sesenta y cinco mil; Santoro 50.000; Perkins 45.000; Viale del Carril 26.000; "Bamse" 20.000; Saladino 15.000; Figlioli 10.000; Pozuetta 9.000; Dana 8.000; Santiago 7.000; Tarducci 6.000; Galbato 4.000.

CAMPEONATO ARGENTINO

1º - Emiliozzi, Dante	24 puntos
2º - Casá, Eduardo	18 puntos
3º - Galbato, Carmelo	15 puntos
4º - Cupeiro, Jorge	12 puntos
5º - Di Palma, Luis R.	11 puntos
6º - Tarducci, Mario	10 puntos
7º - Malnatti, César	9 puntos
8º - Menditeguy, Carlos A.	7 puntos
9º - Alzaga, Rodolfo de	3 puntos
10º - Rodríguez, Everto	3 puntos
11º - Rodríguez, Raúl	3 puntos
12º - Gimeno, Hugo	2 puntos
13º - Polinori, Norberto	1 punto
14º - Dana, Humberto	1 punto
15º - Galluzo, Vicente	1 punto
16º - Urruti, Federico	0,5 punto

CLASIFICACION

Nro	CONDUCTOR	MARCA	TIEMPO
1º: 26,	Cupeiro, Jorge	Chevy II - Baufer	3h 21m 56s6
2º: 3,	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h 24m 45s4
3º: 4,	de Alzaga, Rodolfo	Ford Falcon	3h 30m 06s2
4º: 8,	Menditeguy, Carlos	Ford F-100	3h 38m 31s2
5º: 10,	Polinori, Norberto	Chevrolet	3h 41m 34s8
6º: 7,	"Rueda libre"	Valiant III	3h 51m 12s4
7º: 15,	Novack, Juan	Ford	3h 53m 47s4
8º: 30,	Perkins, Juan Carlos	Ford Falcon	3h 57m 45s
9º: 23,	Santoro, Aurelio	Ford	4h 00m 50s2
10º: 12,	Saladino, Cayetano	Ford	4h 16m 11s4
11º: 36,	Figlioli, Héctor	Chevrolet	4h 16m 20s
12º: 25,	Pozueta, Héctor	Ford	3h 31m 05s2
13º: 17,	Dana, Humberto	Ford F-100	3h 33m 32s4
14º: 20,	Santiago, Julio	Ford	3h 41m 28s6

Hasta el 11º cumplieron las 4 vueltas al circuito.
Promedio del ganador: 171,137 km/h.
Récord de vuelta: Eduardo Casá en la segunda: 48m 45s4 a 177,206 km/h.

RALLY BARILOCHE

El Valiant II de Barbot, que repitió su triunfo del año anterior, esta vez acompañado por Argañaraz.

Con el segundo triunfo consecutivo de Fernando Barbot, ha terminado el quinto Rally "Lagos del Sur". Pero la prueba más importante de la especialidad que año a año acrecienta su importancia, no tuvo esta vez, el brillo que todos deseábamos.

Un factor extraño, que no podía preverse y que molestó desde Gral. Roca, fue una lluvia torrencial que dificultó enormemente el desarrollo del Rally.

Al llegar a Gral. Roca, los participantes se encontraron con otra desagradable sorpresa. El aluvión que había azotado días antes a Gral. Roca dejó el lugar de partida de la etapa hecho un lodazal. Se tuvo que cambiar el lugar de largada y para colmo de males comenzó a llover. Por Zapala diluviaba. Los caminos enripiados y montañosos impidieron alcanzar el promedio establecido para los diferentes tramos. El tiempo siguió empeorando y ya en plena montaña apenas se podía avanzar. Fue necesario neutralizar la carrera en San Martín de los Andes. De aquí se salió al otro día a las 14 para Bariloche.

Esta acertada medida del Sr. Ratto, director de la prueba, contó con la total aprobación de los participantes, aún de aquellos que presumiblemente estaban en la vanguardia.

El final de la etapa fue alcanzado en las primeras horas de la tarde del lunes.

Caram-Arata llevaron al triunfo en su categoría un Peugeot 403 con parrilla muy "in" y unas rayas de pintura sobre el capot, muy "out".



Subviraje violento sobre el ripio para el Valiant II de los Estevánez.

EL PREMIO IKA DE REGULARIDAD

Conjuntamente con el quinto Rally Lagos del Sur, el Club Argentino de Regularidad hizo disputar el segundo Gran Premio IKA de Regularidad a Bariloche. La carrera se largó el día 31 de marzo a las 22 y tuvo por cabeceras las mismas del Rally. Compitieron participantes de la 2ª y 3ª categoría de la especialidad.

Los mismos inconvenientes que debieron soportar los participantes del Rally se abatieron con los pilotos intervinientes en esta carrera. Las largadas se efectuaron en condiciones normales, salvo la cabecera de Córdoba, cuyos pilotos, debido a ciertas anormalidades se vieron perjudicados y desclasificados al final.

La inclemencia del tiempo hizo que la carrera se diera por finalizada en San Martín de los Andes y que el último tramo de la competencia, es decir, entre San Martín de los Andes y Bariloche se cumpliera a ritmo turístico.

Membride y Massigoge, pertenecientes a la primera categoría de regularidad, obtuvieron el menor puntaje en contra; Lehman-Lehman, clasificados en el segundo lugar, fueron primeros entre los de segunda categoría y Bals-Beis se impusieron en la categoría tercera.

Crónica de HECTOR GRANATO

La clasificación final provisional (debido a la reclamación de los cordobeses) suministrada por el C. A. R., es la siguiente:

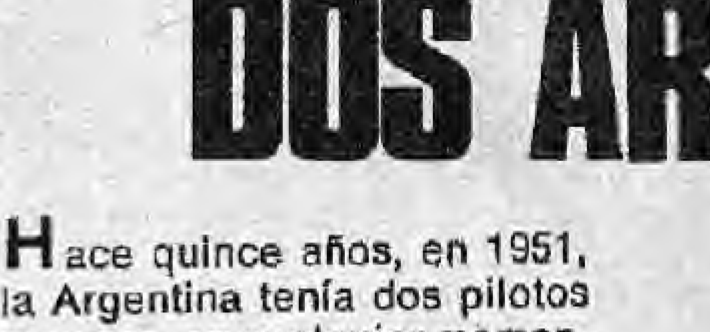
		Categoría "A"			
1º:	202 de	Taddey-Lecuenis	638	puntos	D.K.W. Capital
2º:	207 de	Boggiato-Festa	970	,,	Citroen. Capital
		Categoría "B"			
1º:	302 de	Caram-Arata	357	puntos	Peugeot 403. Bariloche
2º:	310 de	Carballo-Rodriguez ...	550	,,	Fiat 1.500. Capital
3º:	305 de	Furlan-Jobat	658	,,	Fiat 1.500. Capital
4º:	301 de	Sánchez-Crosta	723	,,	Alfa R. Giulia. Uruguay
5º:	308 de	Cuevas-Cuevas	750	,,	Fiat 1.500. M. del Plata
		Categoría "C"			
1º:	418 de	Rabrobt-Argarñarez ...	207	puntos	Valiant II. Capital
2º:	407 de	FernándezEstevanez ..	225	,,	Valiant II. Tres Arroyos
3º:	404 de	Ruesch-Ruesch	400	,,	Chevrolet Sup. Córdoba
4º:	417 de	Martínez C.-De los Reyes	425	,,	Chevrolet Sup. Firmat
5º:	415 de	Yebra-Yebra	470	,,	Valiant II. Capital Fed.

CIRCUITO MONTAÑA: ESTEVANEZ-ESTEVANEZ.
CIRCUITO VELOCIDAD: FURLAN-JOBAT.
1º: INTERIOR: ESTEVANEZ-ESTEVANEZ.
1º: EXTERIOR: SANCHEZ-CROSTA.
GANADOR ABSOLUTO: BARBOT-ARGAÑARAZ.



El Auto-Union de Taddey-Lecuenis.





Hace quince años, en 1951, la Argentina tenía dos pilotos capaces, en cualquier momento, de ganar un Gran Prix internacional: Juan Manuel Fangio, después de su espectacular entrada en la escena del Viejo Mundo en 1949, fue invitado a incorporarse al equipo Alfa-Romeo en 1950, haciéndolo con tanto éxito que estuvo "a un pelo" de consagrarse campeón mundial. Huelga comentar, entonces, que en 1951 ya era una de las figuras de máximo renombre.

José Froilán González había tenido algunos excelentes desempeños antes de 1951, consagrándose con sus rutilantes victorias en Buenos Aires, en el circuito de la Costanera, sobre las casi mitológicas Mercedes-Benz V12 3.000 a doble compresor. El hecho de haberse impuesto a las máquinas germanas con una Ferrari (2.000 cm³, V12, un solo compresor) le valió el ofrecimiento de correr para el equipo Ferrari ese año.

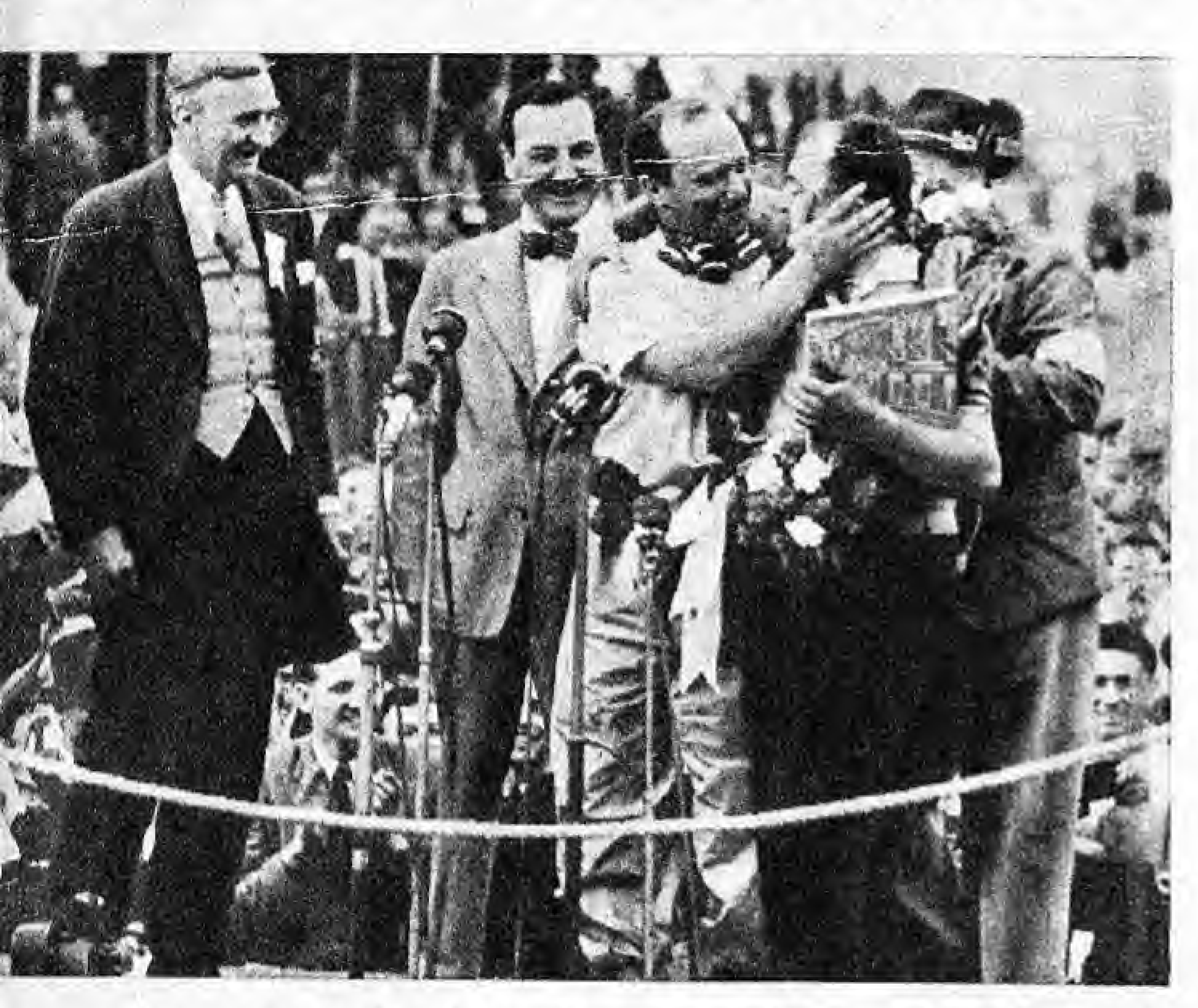
De esa forma, teníamos a dos argentinos brillantemente ubicados, en equipos rivales, y dispuestos a "sacarse chispas" en el momento más oportuno.

Que fue, precisamente, el Gran Premio de Inglaterra de 1951.

Algunos se acordarán, otros no. Durante largos años la hegemonía de los Alfa-Romeo Tipo 158 (vulgo Alfetta) había sido tan aplastante que la mayoría de los aficionados las consideraban las máquinas imbatidas e imbatibles. No era cierto que nunca hubieran perdido una carrera (perdieron en 1939 contra Mercedes-Benz y en 1946 contra Maserati), pero desde 1947 habían literalmente arrollado a la oposición, a tal punto que hablar de ganarle a los Alfa era en esa época como sería ahora viajar a la galaxia de Andrómed.

No obstante, cuando aparecieron en escena las Ferrari, poco a poco fueron experimentando un cambio las circunstancias. La Ferrari 1500 no pudo con las veteranas Alfetta, pero cuando la empresa de Maranello buscó la salida del motor aspirado, en seguida empezó a insinuarse ese éxito tan esquivo. Subsistía, sin embargo, el mito; carrera tras carrera las Ferrari sin compresor tiraron feroces dentellazos a los Alfa, pero carrera tras carrera los ocho en línea del Trébol lograron

GENTINOS AL FRENTE



alzarse con los laureles de la victoria.

Hasta julio de 1951. El clima estaba tenso y lleno de expectación cuando se largó la primera sesión de entrenamiento; y ese mismo día hubo novedades de monto. José Froilán González, el argentino prácticamente desconocido hasta entonces, hizo el mejor tiempo con la única Ferrari monoencendido del equipo (las otras máquinas eran de doble encendido), siendo asimismo el primer hombre en hacer una vuelta de Silverstone a más de 100 millas por hora (160,9 km/h). Segundo fue Fangio con Alfa-Romeo, en 1'44"4 (1 seg. más que Froilán), y tercero José Farina (1' 45"), también con Alfetta. El segundo día llovió y no se mejoraron los tiempos del jueves.

De esa forma, se dio inicio a la carrera con un ambiente de grandes novedades en ciernes. Fangio no largó muy bien, y en la primera vuelta apareció en primer lugar el Alfa de Felice Bonetto, seguido por Froilán González; en la segunda vuelta, González ya estaba en la punta y ahí realmente comenzó la carrera.

A las cuatro vueltas ya los dos argentinos, caminando absolutamente sin reservas y a fondo, ya estaban distanciándose de todos los demás. La lucha era verdaderamente titánica; Fangio había abandonado su habitual estilo pulcro de manejo y hacía la mitad de la vuelta con el coche cruzado y las ruedas levantando acres nubarrones de humo de caucho; González, siempre de conducción vistosa, no daba respiro a su motor.

A las pocas vueltas Fangio pasó al frente pero, a pesar de sus denodados esfuerzos, nada pudo hacer por despegarde su sombra color bermellón. Del resto de los competidores, el público se había olvidado completamente, aún cuando Luis Villoresi se fue de pista en forma espectacular, aunque luego siguió en carrera.

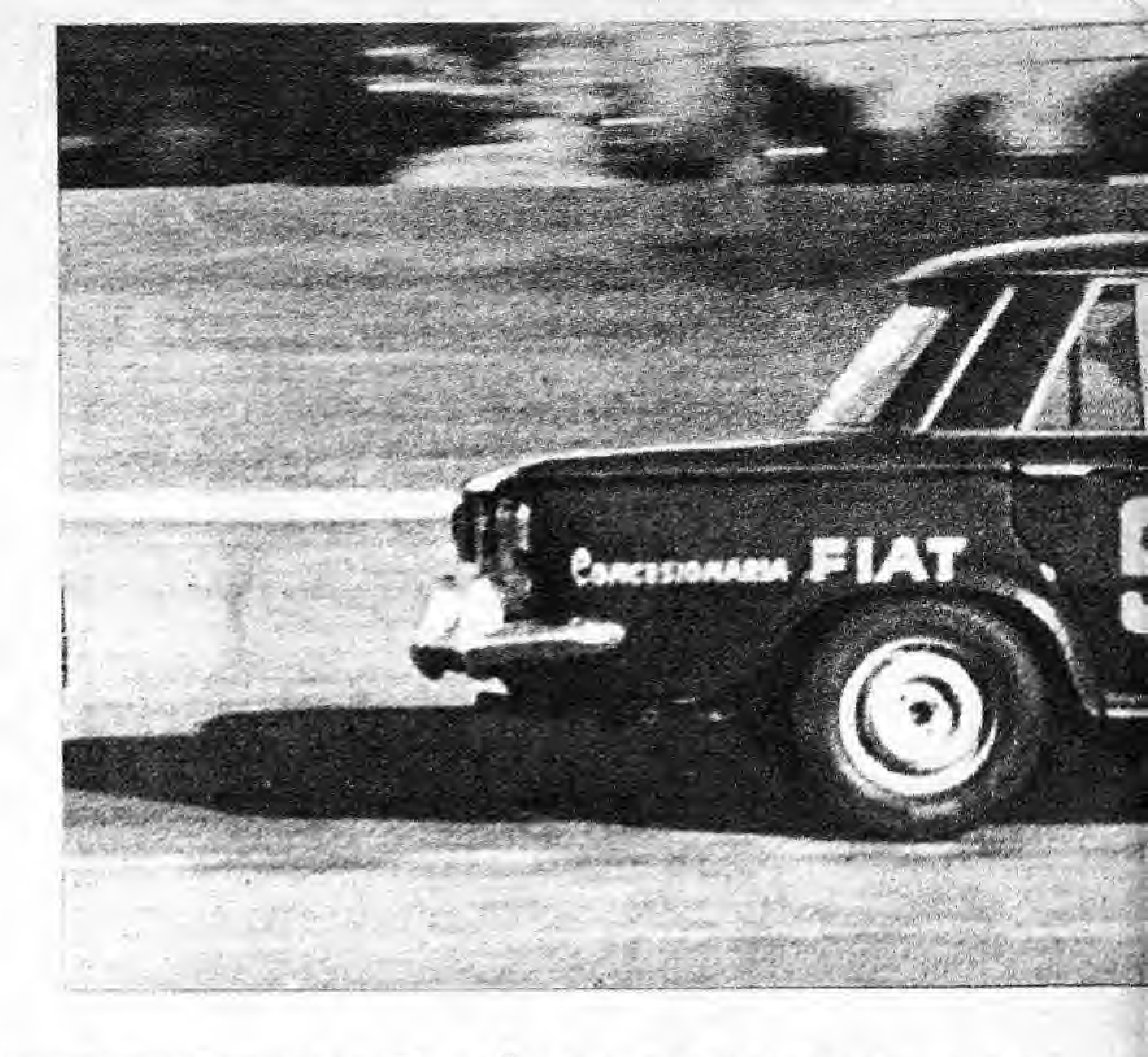
En un momento parecía que González se había excedido; entró demasiado fuerte en una curva y embistió uno de los tambores de aceite con los cuales, en esa época, se delineaba la pista de Silverstone. Pero ni levantó el pie del acelerador y perdió menos de cincuenta metros con relación a Fangio . . . y pocas vueltas más tarde retomó la punta y ya no la abandonó por el resto de la carrera.

Los esfuerzos de Fangio fueron impresionantes, ya que entraba en las curvas tirando el coche de lado a lado como si fuera un juguete, y salía con el pie firmemente sobre el acelerador y las enormes ruedas traseras del Alfa-Romeo aullando y despidiendo una pavorosa cortina de humo negro. Pero de nada le valieron sus esfuerzos, y al cabo de 90 vibrantes circuitos José Froilán González, el Matador de Gigantes, había logrado lo imposible: ganarle a los Alfa-Romeo . . .

Tiempos lindos aquellos. ¡Dos argentinos primero y segundo en un Gran Prix!

TEST

UN FIAT CON BASTANTE SERGI





Las "cabezas" del equipo Sergi (no hay alusiones personales): (izq.) el piloto Nº 1 Miguel A. Galluzi; (centro) don Antonio J. Sergi, "capo squadra"; (der) el director técnico Armando Poggi.



Durante el desarrollo del test a que sometimos al Fiat-Sergi, vemos a Miguel Angel Galluzzi sorteando velozmente los hitos de la prueba de slalom.

"Las carreras de autos no me interesan...", aseguró en una oportunidad don Antonio J. Sergi. Esto ocurrió a mediados de 1963, cuando hacía poco más de un año la firma que lleva su nombre, se iniciaba como concesionaria Fiat. Poco tiempo después, su aseveración se convertiría en la participación activa y entusiasta de un equipo "Fiat-Sergi" en las carreras de Turismo Mejorado.

El entusiasmo y la experiencia comenzaron a correr parejos y Sergi S.A. alistó un equipo de cuatro coches (dos 1500 "C" y dos "cortos") en manos de Carranza, Miguel Angel Galluzzi, Antonio Saccomano y Francisco Mayorga, cuyo primer triunfo resonante llegó en la última edición de los 500 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires, con los dos pilotos nombrados en último término.

El G. P. Internacional de Turismo 1965 vio la participación de un equipo Fiat-Sergi a todo trapo: cuatro coches de carrera, nueve vehículos de auxilio, un avión y la friolera de treinta y dos personas en el "apoyo logístico" de la cruzada. La inversión en metálico de esta participación ascendió a nada más ni nada menos que $ 12.500.000 pero, lamentablemente, ese imponderable que flota en el aire, hizo que el extraordinario esfuerzo y la admirable organización no tuvieran el premio que merecían. Llevando ventajas terminantes los candidatos se quedaron y solamente un 8º puesto en la general de la categoría cerró el esfuerzo.

No obstante, Sergi persevera y con criterio racional ha reorganizado su Departamento de Competiciones independiente del rsto de su concesionaria, poniendo a su frente a un Jefe Técnico: el ex campeón motociclístico Armando Poggi y a sus órdenes cinco mecánicos. El arsenal técnico del equipo cuenta con un banco de pruebas que será puesto en funcionamiento a la brevedad.

EL COCHE

Si bien el célebre "Anexo J" impone a los preparadores de autos de turismo res-

dose a ese régimen la marca final. El motor posiblemente estaba un poco duro ya que no había rodado 200 km desde su instalación en el coche.

Los siguientes tópicos del test: giros a los circuitos Nº 1 (el más veloz del autódromo) y al Nº 5 (circuito lento y uno de los más usados en nuestras carreras caseras) no dieron resultados brillantes, pese al virtuosismo conductivo de Galluzzi, ya que la dureza del motor y la suspensión rutera del 1500 no conformaban el panorama más propicio para la obtención de marcas récord. A propósito de la suspensión, la gente de Sergi utiliza para las competencias pisteras resortes aún más bajos adelante y elásticos con curvatura inversa atrás, lo que favorece mucho la "tenuta" de la máquina.

No obstante, las vueltas que cumplimos como acompañantes ocasionales de Galluzzi, nos revelaron una tenida bastante buena y una eficiencia de frenaje muy tranquilizadora. En el circuito perimetral se revelaron netamente estas condiciones: el curvón y "curva de Ascari" completamente "pata a fondo" es decir a unas 7.000 rpm, las que caen algo al comenzar a describir el primer viraje (entre 4800 y 500), saliéndose de la curva de Ascari a 550 rpm, régimen éste que se va incrementando hasta el tope de 7000/7200 rpm que se alcanza justo antes de la frenada, a los 100 m exactos antes de la horquilla, donde simultáneamente y previa "doppietta" se engancha la 3ª velocidad. En resumen: en todo el circuito y gracias a la multiplicación corta sólo se usa la 3ª para virar la horquilla, y sólo se usa el freno para encararla.

LOS TIEMPOS

El tiempo establecido de 1'32"8 si bien es pobre, es explicable por la carencia de velocidad máxima dado la multiplicación corta utilizada.

En el circuito Nº 5 se logró una marca aceptable: 1'19" y aquí pudimos apreciar la "sinceridad" del comportamiento del Fiat-Sergi, es decir, una ligerísima tendencia sobrevirante demarca el límite de la curva. Esto se aprecia en el "mixto" donde hay varias curvas y contracurvas semilentas. Todo el circuito se hizo en 3ª, salvo, lógicamente, la recta principal donde se engancha la 4ª apenas traspuesta la línea de "partenza" (no la de llegada).

El slalom es la prueba que traduce el "handling" o maniobrabilidad del coche en cifras; el 1500 Sergi demostró una excelente aptitud recorriendo los 100 metros zigzagueantes a un promedio de 31,03 km/h. Para darle a nuestros lectores una idea de la marca, acotaremos que un test realizado por una afamada revista especializaad italiana, del Brabham F. 3 (similar a los que vimos en la última temporada internacional) dio un promedio de 39 km/h.

Para la prueba de velocidad máxima se cambió la relación de diferencial utilizándose la 10:41, con esta relación y rodado trasero 5.60 x 13 se obtuvo 167,44 km/h. de promedio entre las dos pasadas, correspondiendo a la más veloz un registro de 171,42 km/h (la lectura del cuentavueltas: 6600 rpm, creemos que no es muy exacta por cierto).

Este registro máximo está dentro de lo lógico para la categoría, aunque no sobresale por su contundencia.

EL TEST EN CIFRAS

ACELERACION

0 a 100 m. — 7,3 seg.
0 a 200 m. —11,5 seg.
0 a 300 m. —15,3 seg.
0 a 400 m —18,5 seg.
0 a 500 m. —21,8 seg.

VELOCIDAD MAXIMA

(Se toma el promedio de dos pasadas en sentidos contrarios, sobre un tramo de 200 m. en la Autopista Gral. Ricchieri).
Promedio: 167,44 km/h.



Mejor tiempo: 1 min. 32 seg. 8 décimas. Velocidad promedio: 121,76 km/h.



Mejor tiempo: 1 min. 19 seg. Velocidad promedio: 96,87 km/p.

SLALOM

(Prueba de maniobrabilidad)

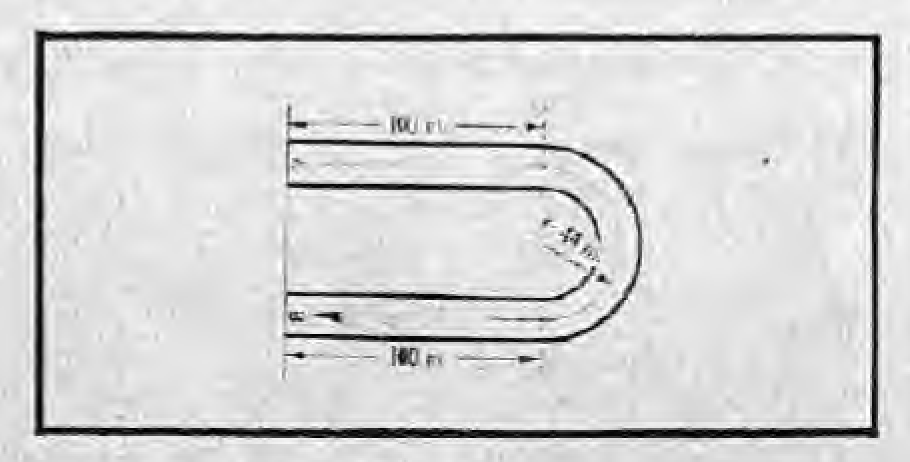
Sobre un trazado plano de 100 m. se colocan una serie de hitos cada 10 m. El coche debe recorrer el trazado, zigzagueando entre los hitos sin voltearlos. Se toma el promedio de velocidad para recorrer esos 100 metros, en base a cuatro pasadas.



Tiempo promedio: 11,6 seg. Velocidad promedio: 31,03 km/h.

RECORRIDO: 100 m. — HORQUILLA-100 m.

Se toma el tiempo que tarda en recorrer 100 m. antes de la horquilla, el referido viraje, y 100 m. después del mismo, durante la corrida por el circuito Nº 1.



Tiempo empleado: 15,3 seg.

EMPUJE

(Medido con acelerómetro Tapley)
1ª velocidad: 271 Kg. a 6.200 rpm.
2ª velocidad:209 Kg. a 6.000 rpm.
3ª velocidad: 108 Kg. a 5.000 rpm.
4ª velocidad: 68,2 Kg. a 3.400 rpm.

DATOS TECNICOS DEL FIAT-SERGI 1500

Distancia entre ejes: 2.505 mm.
Trocha delantera: 1.295 mm.
Trocha trasera: 1.272 mm.
Motor: 4 cilindros, cuatro tiempos.
Cilindrada: 1.503 cc.
Diámetro y carrera: 77,6 mm x 79,5 mm.
Potencia: No ha sido determinada en banco de pruebas.
Cupla motriz: ídem.
Relación de compresión: 11,5 a 1.
Transmisión: Caja de cuatro marchas y retromarcha, con comando por leva en la columna de dirección. Relaciones standard.
Puente posterior: Relaciones 9/40 ó 10/41.
Frenos: standard, con doble circuito independiente.
Tanque de combustible: 100 litros de capacidad.
Rodado: adelante 145 x 13; atrás 165 x 13. Marca Dunlop RS. Presión de inflado: 45 libras adelante y atrás.



El Fiat-Sergi 1500 que testeamos corrió el 27 de marzo último en el autódromo del parque Almirante Brown, conducido también, en esa oportunidad, por Miguel Angel Galluzzi. En esta prueba se adjudicó brillantemente el primer puesto sobre Carlos Guimarey (Fiat-Pedelaborde) y sobre Carlos Reutemann (Fiat-Grossi) en una disputa en la que, prácticamente, tomó la punta desde el principio. La foto registra ese instante, cuando supera a Boyadjian en el "cajón".

Para la carrera el Fiat-Sergi fue modificado respecto a la "versión-test", mediante la adopción de un carburador Weber dual de 45 mm por garganta (ex Chevy II), suspensión "pistera" (es decir, elásticos traseros con curvatura invertida, resortes delanteros más bajos y amortiguadores más duros). Además, el rodado utilizado fue ni más ni menos que cuatro flamantes Dunlop Racing de 13 pulgadas.

Evidentemente, el coche caminó mucho más en esta oportunidad; creemos que, aparte de la mejor tenida a la pista, su velocidad máxima debe haber estado fácilmente en los 180 km/h.

En un escenario completamente distinto —Capilla del Monte— el Fiat Sergi volvió a imponerse, pero esta vez en manos de Nasif Stéfano, refirmando la eficiente preparación y el funcionamiento del equipo capitaneado por Armando Poggi. Esto ocurrió el pasado 10 de abril.



REUTEMANN GRADASSI BORNANCINI
ganadores en Carlos Paz

Crónica de CARLOS MARCELO THIERY
Fotos de BERNARDO ACUÑA

Ha sucedido en Carlos Paz algo hermoso y alentador: se corrió en tiempo presente. Una vieja costumbre de nuestro automovilismo impone correr contra el promedio viejo, bajando marcas y demoliendo récords. Esta vez, sin embargo, las cosas se plantearon de manera distinta. En una carrera razonablemente enfocada el promedio de otros años no incluye el cálculo y eso es lo que pasó en esta nueva vuelta en el circuito Onofre Marimón. Antes de largar, la mayoría de los pilotos que tenían posibilidades de disputar la punta coincidían en que la mejor marca al trayecto de 103 kilómetros, oscilaría alrededor de la hora y tres minutos. Como una drástica confirmación, Eduardo Copello tardó 1 hora 3 minutos y 47 segundos para la primera pasada, tiempos que nos demuestra la excelente puntería de los que pronosticaron la marca.

En la primera semana de la velocidad —enero de 1964— Nasif Estéfano dio una vuelta en 58 minutos y completó los tres giros sobre un Alfa Romeo Giulia en 2 horas, 57 minutos, 50 segundos que equivalen a 104,108 km/h siendo segundo Oscar Cabalén, con Peugeot 404, en 3 horas, 1 minuto, 29 segundos, correspondientes a 102,154 km/h cerrando un duelo memorable del que todavía se habla. Esas dos cifras no fueron molestadas.

Había varios factores capaces de modificar los promedios. Puede suponerse en principio que la performance de los Fiat, actualmente más veloces, tiene muy poco que envidiar a la capacidad de una Giulia de hace dos años. Parecen asegurarlo las nuevas homologaciones y la experiencia que desde ese entonces se adquirió en la marca. Quiere decir que investigando por el lado mecánica muy posiblemente haya material para girar en 58 minutos. En cuanto a capacidad de los pilotos, la presencia del mismo Estéfano, Reutemann, Copello, Gradassi, Galluzzi, Pascualini y de tantos otros, también aparece en escena confirmando que podría haberse estado en el mejor tiempo del circuito. Finalmente, la rectificación y ensanche del camino en el sector Carlos Paz-Yocsina y la flamante pavimentación del tramo Escuela de Aviación-Empalme a la Calera podían haber contribuido a que el Turismo Mejorado ostente un nuevo récord. Sin embargo, la cautela de los corredores se argumentaba en una sólida razón: las casi deplorables condiciones que presentaba el cruce del cerro Pan de Azúcar, donde las últimas lluvias lavaron la tierra compactada que coloca Vialidad Nacional y dejaron al descubierto las rocas desparejas, poceadas y cruzadas transversalmente por canaletas de desagüe. Tan mal impresionó a los pilotos el camino del Pan de Azúcar que horas antes de largar, el afable Juan Pedro García, crédito de La Falda, afirmaba muy convencido que "se trata de correr en el pavimento y pasear en la mon-

La Semana de la Velocidad inició su marcha con una carrera brava, donde la montaña hizo sentir su suelo muy desparejo

taña" ante el asentimiento colectivo de cuantos lo rodeaban.

Si tenemos en cuenta entonces que a toda esa serie de factores se le sumó antes de la largada una entusiasta llovizna que desmejoró la parte asfaltada y aflojó la parte de sierra, observaremos que los tiempos de cada categoría son muy notables, puesto que se establecieron según lo que se había previsto para el tiempo seco. En la categoría D los dos Fiat 1500 que presentó Antonio J. Sergi asomaban como candidatos serios y firmes al primer puesto de su categoría. Nasif Estéfano utilizó la misma unidad que usara en Capilla para vencer, es decir, un 1500 C con cinco velocidades, calzado en cuatro cubiertas Dunlop SP de 165 x 13. Miguel Angel Galluzzi, que completaba el equipo llevando como acompañante a Francisco Mayorga, prefirió el modelo anterior, es decir, el denominado corto, que a pesar de mantener la caja de cuatro original, tiene homologado un colector de escape donde los tubos de salida presentan un diámetro de 42 mm a cambio de los 40 mm de norma. En este automóvil se utilizaron cubiertas de 5,70 x 13. Nasif punteó fugazmente en su categoría, a poco de largar en Carlos Paz, mientras Rutemann, con el Nº 19, pasaba a autos que lo habían superado en la clasificación. Por Villa Allende punteaba el piloto santafesino, pero en la cima del Pan de Azúcar establecían los dos el mismo tiempo, de manera que Estéfano recuperaba posiciones en el camino rocoso. Ya a esta altura el Fiat de Galluzzi no sonaba con salud y dejó de atravesar controles.

Reutemann se le escapó a Nasif en la primera bajada de Cosquín hasta Carlos Paz donde sumó 25 segundos a su favor. Tercero se ubicaba Pascualini a 1 minuto 45 segundos, cuatro Pérez Laborde a 2 minutos 2 segundos, quinto Oscar Mauricio Franco a 2 minutos 38 segundos. Volvía a descontar Nasif en la trepada y abandonó después de irse de camino, en la misma curva donde se golpeara velozmente Maressio (Giulia) y donde "Pepe Zanetta" chocara contra un cartel señalizador, sin desgracias personales en los dos casos. Al cruzar Carlos Paz por segunda vez, el panorama no era todavía claro para Reutemann ya que Carlos Pascualini se le había acercado peligrosamente en tiempo, favorecido por el viajar entre los primeros lugares del camino. Sin embargo, Pascualini debió detenerse en una curva de la localidad de Catán, durante más de 2 miutos, de manera que Reutemann pudo completar con cierta tranquilidad la tercera vuelta prácticamente sin amortiguadores y con la caja de velocidades trabada en la tercera y cuarta relaciones. A mitad de la segunda vuelta el Giulietta de Rodolfo Picón se raspó contra el público mal ubicado, repitiéndose la ingrata anécdota de Mayorga en Cruz del Eje el domingo 10 último. Tampoco hubo esta vez muertos, sólo por una inexplicable fortuna.

Reutemann le ganó finalmente a Pascualini por 2 minutos 37 segundos, logrando su segunda victoria en el circuito Onofre Marimón y segunda también de su pronta trayectoria de siete competencias corridas.

El ganador conocía muy bien los 103 kilómetros de cada vuelta y confirmó en el parque cerrado que ello le permitió equilibrar en buena parte las dificultades que ofrecía la lluvia. Pascualini, con su detención en Saldán para cambiar una llanta rota, no tuvo posibilidades de disputar la victoria pero aún así no perdió el lugar de primero en la categoría en el camino. Tercero a 6 minutos 46 segundos, resultó Mauricio Franco, completando una carrera muy lógica que planteó desde el cuarto puesto, empatado con Pedelaborde en la primera vuelta. El abandono de Estéfano y el retraso de Pedelaborde, quien llegó en tres cilindros con la junta de tapa soplada, premiaron su sensatez. Franco quedó separado de Reutemann por 2 minutos 44 segundos, seguido por Juan Pomodoro, con Isard 1204.

En la categoría BC, Eduardo Copello obtuvo nuevamente el primer puesto por su mejor tiempo en la prueba de clasificación. Ello le concedió la importante ventaja de llegar con el camino libre, a tal punto que por Villa Allende viajaba a 111,196 km/h delante de Monguzzi con Mini-Cooper y Gradassi con Auto-Union. Es muy difícil determinar si a Copello le preocupa que no lo pasen los hombres de la categoría mayor e intenta a la vez ganar en la clasificación general.

Si así lo fuera, es prácticamente imposible explicarse su ventaja de 4 minutos sobre Gradassi, que iba segundo al cumplirse la segunda vuelta —Monguzzi ya había abandonado— y su posterior obsesión de seguir muy rápido. El domingo 10 en Capilla del Monte le sucedió algo similar: gran ventaja, aparente preocupación por mantener la punta con respecto a la categoría grande y posteriormente el abandono. En Carlos Paz Copello no abandonó pero perdió irremisiblemente el primer puesto. Al completar la carrera explicó que su retraso fue originado por una carburita que entró en el basurador, pero muchos de sus admiradores pensaban que si hubiese regulado el tren de marcha aún sumando menos ventajas, ya hubiese ganado la carrera. En todo esto hay dos cosas indiscutibles: que Copello es un piloto admirable, quizá lo más elevado del nivel nacional y que su Renault preparado por Oreste Berta es sensiblemente más veloz que los del equipo IKA. Por eso ha despertado singular expectativa la posibilidad de un duelo con Gaston Perkins, aún confirmándose la etérea versión que ubica a Copello como futuro integrante del equipo oficial Renault.

Gradassi defendió su posición exigiendo al DKW donde el terreno lo permitía. Antes de largar se presumía que los Auto-Union podrían considerarse favorecidos por



Al final el "lindo" Reutemann se tomó la revancha sobre los Sergi.

Decarlista al fin, Bornancini logró triunfar en la difícil categoría A.



CASOS Y CORSAS

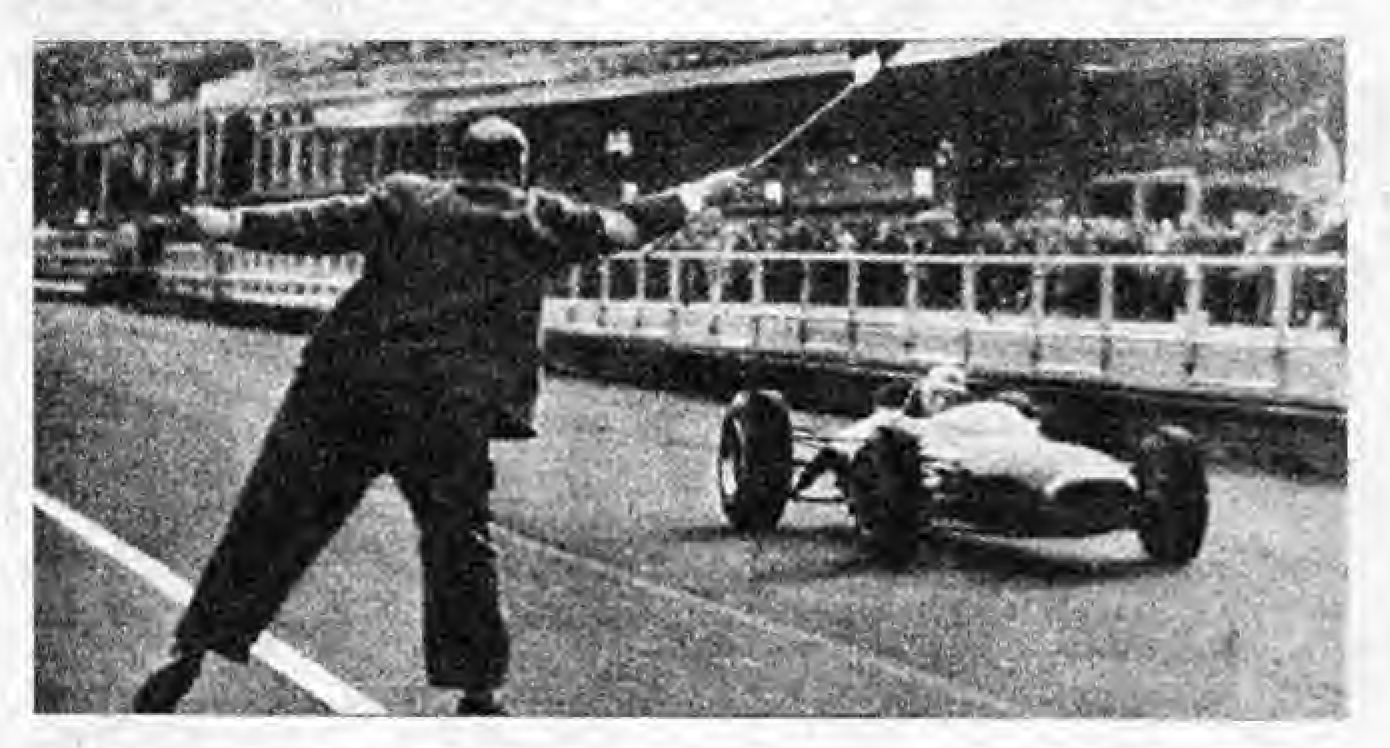
LA F. 2 SE LLAMA BRABHAM-HONDA

El domingo se corrió en Francia, sobre el circuito de Pau, la primera de las competencias que integran el campeonato de Fórmula Dos, llamado —confusamente— Grand Prix de Francia. Los chasis Brabham equipados con motores japoneses Honda dominaron la competencia ocupando los dos primeros puestos en la clasificación final, conducidos por el propio Jack Brabham y por el neocelandés Denis Hulme. Este resultado repite el establecido en la semana anterior en Goodwood, competencia sobre la que informamos en otro lugar de esta sección.

Veinte participantes largaron la competencia, finalizándola solo siete. El primero en detenerse fue Jack Stewart, cuyo Matra-Cosworth sufrió dificultades. Stewart siguió en carrera sobre el automóvil de su coequipier Jackie Ickx. Jim Clark también tuvo problemas en el motor Cosworth de su Lotus pero pudo seguir en carrera, más de dos vueltas detrás de los punteros.

Brabham alcanzó el primer puesto en la novena vuelta de la carrera y en ningún momento le fue disputado. Recorrió las 80 vueltas al circuito de Pau —228 kilómetros— en 1 h, 59 m, 14 s a 111,108 km/h de promedio. La competencia terminó como sigue:

1º: **JACK BRABHAM, Brabham-Honda,**	**1h 59m 14s**
2º: **DENIS HULME, Brabham-Honda,**	**1h 59m 14s6**
3º: **GRAHAM HILL, Brabham-BRM,**	**2h 00m 44s8**
4º: **JACK STEWART, Matra-Cosworth,**	**79 vueltas**
5º: **ALAN REES, Brabham-Cosworth,**	**79 vueltas**

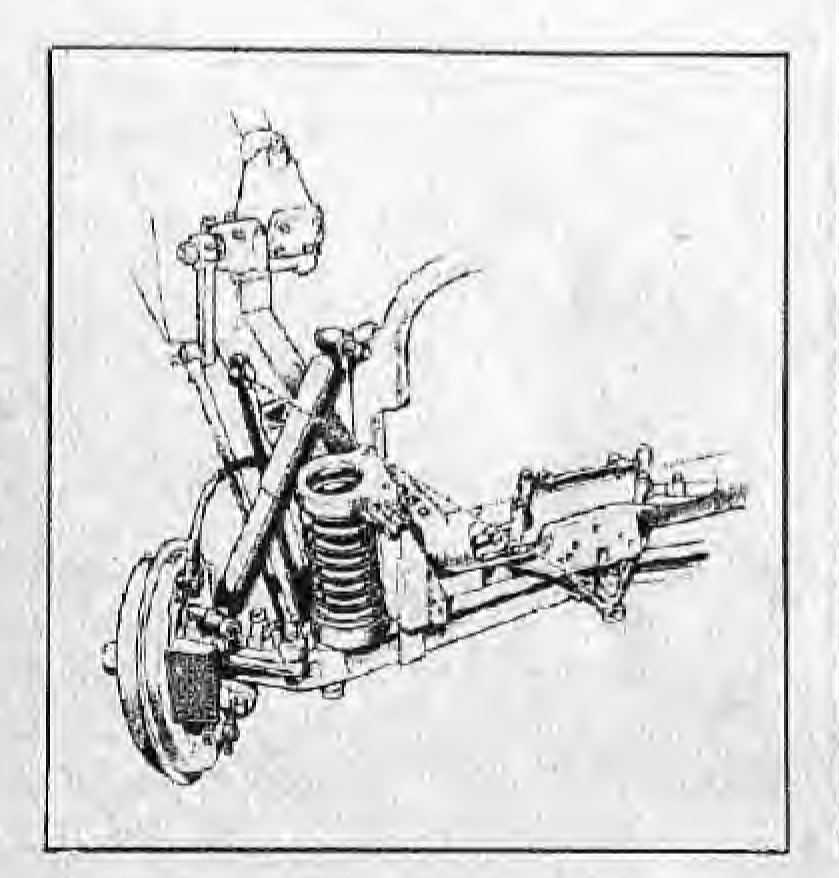


ALLARD: HA MUERTO UN ENTUSIASTA

Sidney Allard, constructor de los automóviles que llevan su nombre, falleció en Londres el pasado 15 de abril, a la edad de 55 años, como consecuencia de una enfermedad que se prolongó varios meses.

Cuando Allard completó su aprendizaje como mecánico, su padre lo puso al frente de un taller mecánico llamado —sin ninguna relación con su apellido— Adlards Motors. De ese taller salió, en 1936, el primer Allard Special que desde su génesis y a través de su desarrollo recibió todos los elementos que habrían de caracterizar a los automóviles que con su difusión, su bajo precio y sus éxitos competitivos habrían de marcar una época del automovilismo deportivo en la inmediata postguerra. Allard imaginó construir un automóvil moderno y efectivo, utilizando el máximo de piezas provenientes de los populares Ford norteamericanos. Con ese objetivo creó la famosa suspensión delantera independiente, a partir de un eje Ford, aplicó eje De Dion en el extremo trasero y creó elementos especiales para motores y transmisiones Ford. Uno de los equipos de mayor renombre fue el Ardun de válvulas en la cabeza para motores Ford 85 y 100, diseñado en colaboración con Zora Arkus Duntov quien años después fuera responsable del diseño de los Corvette y Corvair.

Sidney Allard fue ante todo un piloto, luego un mecánico y un técnico. Fue campeón inglés de trepada de montaña y sus automóviles ganaron carreras tan dispares como las 24 Horas de Le Mans, el Rallye de Montecarlo o la competencia argentina disputada en la Costanera Norte en 1951, donde se impusiera el norteamericano John Fitch.



KISSLING AL FRENTE

Aquellos porteños para quienes el sud del país es Mar del Plata, abrieron los ojos así de grandes al encontrarse en las cercanías de la pujante Bahía Blanca con un autódromo montado con boxes, torre de control, palco para la prensa y demás comodidades que exige una instalación de este tipo. La pista, asfaltada, de 1.950 metros de longitud puede ser cubierta por un minijunior en alrededor de un minuto.

El Bahía Blanca Automóvil Club es el responsable de esta obra y lanzó sobre ella el pasado 10 de abril, un espectáculo estructurado sobre la base de motocicletas y minijuniors, que fue un ejemplo de entusiasmo y ofreció una organización que se acerca al calificativo de sobresaliente.

Catorce automóviles reunieron a los más destacados cultores del minijunior encabezados en la clasificación por Jorge Kissling, con 58 seg 2/5 y el eficiente local Carlos J. Martín con 59 seg 3/5, para euforia de sus coterráneos. Kissling ganó con comodidad la primera serie sobre Ragno. Martín debió pelear con "Talpe" para obtener el triunfo en la segunda. Kissling dominó sin problemas la final hasta que la rotura de un tensor trasero permitió que Ragno se acercara en las últimas vueltas, hasta terminar a cinco precarios segundos detrás de Kissling. En los puestos inmediatamente siguientes se clasificaron Carró, "Talpe" y Crespi; el promedio del ganador fue de 111,543 kilómetros por hora.

Entre las series se disputaron dos competencias motociclísticas para máquinas hasta 100 y 125 cm^3 de cilindrada que fueron ganadas respectivamente por "Duke" y Roberto Abadía.

Bahía Blanca tiene un autódromo, organiza carreras, tiene pilotos, construye automóviles. La Capital del Sud da al automovilismo una enorme dosis de entusiasmo.





A principios de este mes comenzaron en Le Mans las prácticas preliminares para la famosa carrera de Las 24 Horas, que se disputará el próximo 18 de junio. Los prototipos Ford protagonizaron la noticia en esas prácticas. En uno de ellos, equipada con un motor de siete litros de cilindrada, el neocelandés Chris Amon estableció el récord absoluto del circuito de La Sarthe, a una velocidad promedio superior a 226 km/h. Los restos del otro prototipo Ford ponen en evidencia la magnitud del accidente que sufriera el especialista norteamericano de automóviles sport, Walt Hansgen, como consecuencia del cual falleciera varios días después.

DOS AUSTRALIANOS EN GOODWOOD

LA primera competencia de Fórmula Dos de 1966 fue la sorpresa de la temporada. La presentación de los principales equipos de Inglaterra, Francia y Japón llamó la atención de profanos y entendidos merced a una dura lucha entre marcas.

El solo hecho de haber establecido dos kilómetros horarios menos que Jim Clark en Fórmula Uno, señala la gran potencia del motor Honda de cuatro cilindros que impulsa al Brabham Dennis Hul. pulsa al Brabham (foto). Dennis Hulme estableció el récord de vuelta, con 169,16 km/h, mientras que Jim Clark había registrado, con el Fórmula Uno, 171,1 km/h.



Los mecánicos japoneses tuvieron que trabajar todo el sábado para subsanar la rotura de la caja de velocidades del automóvil Brabham. La recompensa la tendrían dos días después cIando sus vehículos se clasificarían primero y segundo, con Brabham y Hulme, respectivamente.

La otra atracción de la jornada la constituyó la presentación del equipo franco-británico Matra-BRM, que contaba como pilotos oficiales a Graham Hill y Jackie Stewart. La puesta a punto del nuevo motor de Fórmula Uno le ha quitado tiempo a la BRM para mejorar la performance de este motor de cuatro cilindros y 1000 cm³ de cilindrada, desarrollado especialmente para Fórmula Dos. Grandes condiciones demostraron los chasis Matra, construidos por la fa-

Tercero en la competencia de 42 vueltas resultó el as austríaco Jochen Rindt y cuarto Alan Rees, británico, ambos con Brabham-Cosworth. Graham Hill y Stewart se clasificaron quinto y sexto, respectivamente, con Matra-BRM.

Los 165,42 de promedio alcanzados por Jack Brabham, resultan absolutamente sorprendentes.

Christopher Irwin dejó bien sentados los prestigios del Chequered Flag Racing Team al lograr la victoria en la competencia de Fórmula Tres, con su Brabham-Cosworth, carrera disputada sobre diez vueltas al circuito, que totalizaron 38,6 km de recorrido. Su promedio fue de 156,75 km/h, con un récord de vuelta de 160,61 km/h. El récord anterior pertenecía a Jonnathan Williams, con 159,48 km/h. John Fenning terminó segundo y Peter Gethin tercero; los tres con Brabham-Cosworth.

El Trofeo Internacional de Pascua continuó con una magnífica competencia para automóviles de turismo. Aquí sobresalió también otro australiano, Brian Muir, quien con un bruto Ford Galaxie de siete litros, venció a su compatriota Brabham, que conducía un Mustang de casi cinco litros y a Jim Clark, cc, oLtus Cortina de litro y medio. Primó el dominio de la potencia sobre este veloz circuito. El promedio del ganador alcanzó a 146,9 km/h

EL SAFARI AFRICANO

EL Safari de Africa Oriental tenía este año todo el interés despertado por la lucha entre automóviles británicos y franceses. El Rallye de Montecarlo había dejado la llama prendida: los ingleses aguardaban el desquite. Los Ford Cortina fueron en masa a esta dura competencia para recibir un ansiado galardón. Los Peugeot 404 volvían para intentar repetir sus hazañas anteriores en competencias con caminos difíciles que exigen resistencia mecánica. Varios Citroën intenaron repetir el éxito conseguido en Montecarlo. Erik Carlsson volvió para lograr una victoria hasta ahora negada. Todavía se recuerda su última actuación, el año pasado, siempre con Saab, llevando como navegador a Stirling Moss. Para él todo terminaría igual que en la prueba anterior: los resortes de suspensión acabarían con sus esperanzas cinco kilómetros antes de Mombasa.

La caída de una lluvia torrencial empeoró aún más el camino. A pesar de disponer los competidores de dos horas suplementarias para arribar a los controles, 36 participantes fueron eliminados en el tramo Usambara-Morogoro-Dar es Salaam por excederse en el tiempo reglamentario. Sólo dieciséis parejas llegaron a Nairobi, lugar donde finalizaba la primera parte de la competencia. Lentamente, habían sido eliminados los otros 72 participantes.

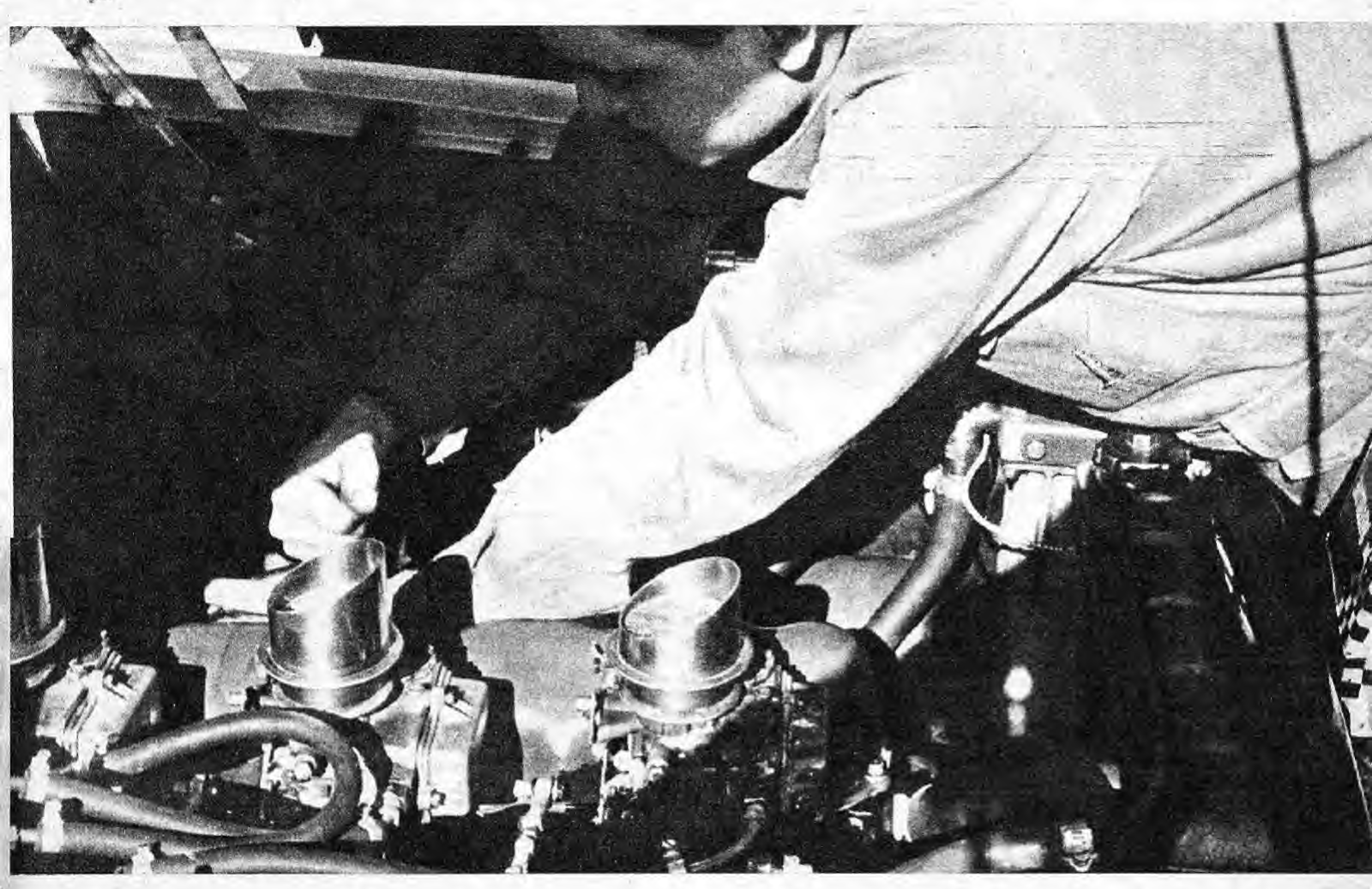
Diez mil espectadores esperaron en Nairobi a los conductores para la terminación de la competencia. Ante el entusiasmo del público un Ford Cortina arribó en primer término en la más dura de las catorce veces que se disputó el Safari.

Poco después cruzaría la meta final el embarrado Peugeot 404 conducido por el mecánico Bert Shangland, llevando como navegador a Chris Rothwell. Los cómputos finales lo daban como ganador; sólo una gran pérdida de puntos en la revisión del automóvil podría impedirlo. Bajo la capa de fango sólo se encontró como daño en el Peugeot la ruptura de una ventanilla, sufrida al internarse en un platanal, para evitar el bloqueo de un autobús en la carretera de Uganda. Shankland, quien participó por octava vez en este Safari, dijo que el de este año había sido el más duro de todos.

El Ford Cortina GT, conducido por los veteranos del Safari, Vic Preston y Bob Gerrish, se clasificó en segundo término. El Volvo Amazón, ganador del año anterior, se clasificó tercero con los mismos Joginder Singh y Bharat Bhardwaj. Un Ford Lotus Cortina, con Peter Hughes y Edward Syder al comando se clasificó cuarto. Los británicos lograron el triunfo en la Copa de Marcas gracias a un tercer Cortina, que llegó sobre el límite de tiempo.



PREPARACION DEPORT



El automovilismo deportivo en nuestro país tiene una raigambre realmente profunda, gusta de alma, arrastra verdaderas multitudes que no sólo van a ver las carreras sino que se apasionan en discusiones cuyo tema no es el puramente deportivo, sino el de la técnica aplicada al fin deportivo.

En un principio fue la polémica Ford vs. Chevrolet, todos los hinchas de Gálvez defendían a muerte las virtudes del V-8, contra los argumentos de los fanáticos de Fangio que alababan las condiciones del seis en línea.

Después comenzaron las carreras de autos "standard" y con el nacer de la gran industria automovilística nacional, y la importancia cada vez mayor de las competencias de la categoría Turismo Mejorado, se incrementaron y multiplicaron los temas de discusión y comentarios.

A todos los "tifossi" les encanta estar en la "precisa" del por qué el Peugeot de Fulanito camina más que el de Menganito, y por qué el Fiat 1500 camina más en las etapas de montaña que el Peugeot 403. El tema de la preparación o "modifica" o la "tocada" de los coches de turismo está cada vez más en el candelero, hasta los cuasi-iracundos de menos de doce años se creen en la obligación de opinar sobre compresiones y les hacen a sus hermanos "que saben de todo", preguntas terribles acerca de los "cruces" de levas. Lógicamente esos hermanos, a los que también les encanta opinar, les contestan cualquier cosa acerca de los famosos "cruces".

En resumen, las preparaciones "corsaiolas" son el tema que merece, y hasta diríamos, necesita ser tratado en nuestras páginas, no para que nuestros lectores extraigan normas precisas para convertir en "racers" sus tranquilos automóviles sino para que conozcan los fundamentos razonados de la modificación, y que por lo menos tengan tema conceptual en eventuales discusiones sobre los "fierros".

EN MATERIA

Los motores, o más generalmente los automóviles de turismo, salen de las fábricas suficientemente perfeccionados como para que puedan brindar satisfactorias prestaciones a sus usuarios. Estas prestaciones casi siempre son limitadas por un factor de seguridad y de duración, es decir esas prestaciones se reducen a un nivel más bajo del que podrían alcanzar dentro de la arquitectura conceptual de sus diseños, en aras de duración, seguridad operativa y/o economía de funcionamiento.

En consecuencia, manteniéndose dentro de dicha arquitectura, se puede incrementar o mejorar sus prestaciones (velocidad, aceleración, frenado, etc.). Si se quiere disponer de un auto que sin modificar materialmente su estructura camine un poco más que sus congéneres, bastará con una correcta puesta a punto.

Pero esto no hará que el coche camine más de lo que prevee el constructor, para conseguir esto habrá que recurrir a modificaciones más o menos importantes según el logro que se pretenda conseguir.

IVA DE UN AUTOMOVIL

Iniciamos aquí una serie de artículos destinados a satisfacer curiosidades y dar las bases de un curso técnico que abarque en forma práctica todo el panorama de la puesta a punto y preparación de automóviles de turismo

1° Generalidades

Entramos entonces a la preparación del coche. Esta preparación, en general, se hace para lograr un aumento de la prestación del vehículo en todos sus aspectos: darle más velocidad pura, más aceleración, y lógicamente si el coche anda más, habrá que mejorar su sistema de frenaje para que pueda detenerse mejor, ante este aumento de velocidad, y su estabilidad sea tal que pueda asumir virajes a mayores velocidades sin problemas.

En consecuencia vemos que hay que accionar sobre el conjunto, si se quiere obtener un positivo aumento de prestación.

El aumento de la velocidad y de la aceleración se obtendrán modificando el motor, en el sentido de aumentar su potencia, su cupla motriz, y su velocidad de rotación (estas tres variables están conectadas entre sí de cierta manera). Para conseguir estos resultados, se debe mejorar el llenado del motor: mejoras de carburación, de admisión (conductos de admisión, agrandado de válvulas de admisión, tal vez aumento de alzada de estas válvulas, cruce de levas del árbol de ídem); mejoras en el escape (conductos de escape apropiados, aumento del diámetro de las válvulas de escape, tal vez más alzada).

También es muy importante la mayor relación de compresión (rebaje de la tapa de cilindros y/o reemplazo de los pistones por otros de mayor altura o forma apropiada). y el balanceo dinámico de elementos giratorios del motor (cigüeñal, volante) y equilibrado de pistones, bielas, etc.

Para trasmitir mejor este aumento de potencia, se debe mejorar el embrague (reforzarlo o aumentar sus dimensiones) y si se quiere que en el vehículo prevalezca la aceleración sobre la velocidad pura o viceversa (para adecuarlo a cierto tipo de escenario) se deberá jugar con las relaciones de demultiplicación que brindan caja de velocidades, puente trasero o en el límite el rodado.

La suspensión y amortiguación del coche potencializado, generalmente se refuerza para darle características más "corsa" a la estabilidad y a los frenos, como hemos dicho, se los debe atender para que al cambiarlos o no, puedan frenar más y mejor (mejoras en su enfriamiento, generalmente).

En la serie de notas que iremos brindando, tomaremos orgánicamente el tema desmenuzándolo en items con personalidad propia, y finalmente daremos algunos ejemplos concretos de preparación de varios autos de fabricación nacional, de los más utilizados y populares en nuestras carreras de T. M. con datos y cifras revelados por sus principales "tuners".

CONCEPTOS GENERALES

Analicemos primeramente el proceso a través del cual un motor a explosión produce potencia. El combustible —que generalmente es nafta— mezclado con el aire debe ingresar en el interior del cilindro para posteriormente ponerse en combustión. Esta mezcla debe realizarse perfectamente en una relación de 1 a 15, es decir, una parte (en peso) de nafta con quince partes (en peso) de aire para su combustión correcta (aproximadamante).

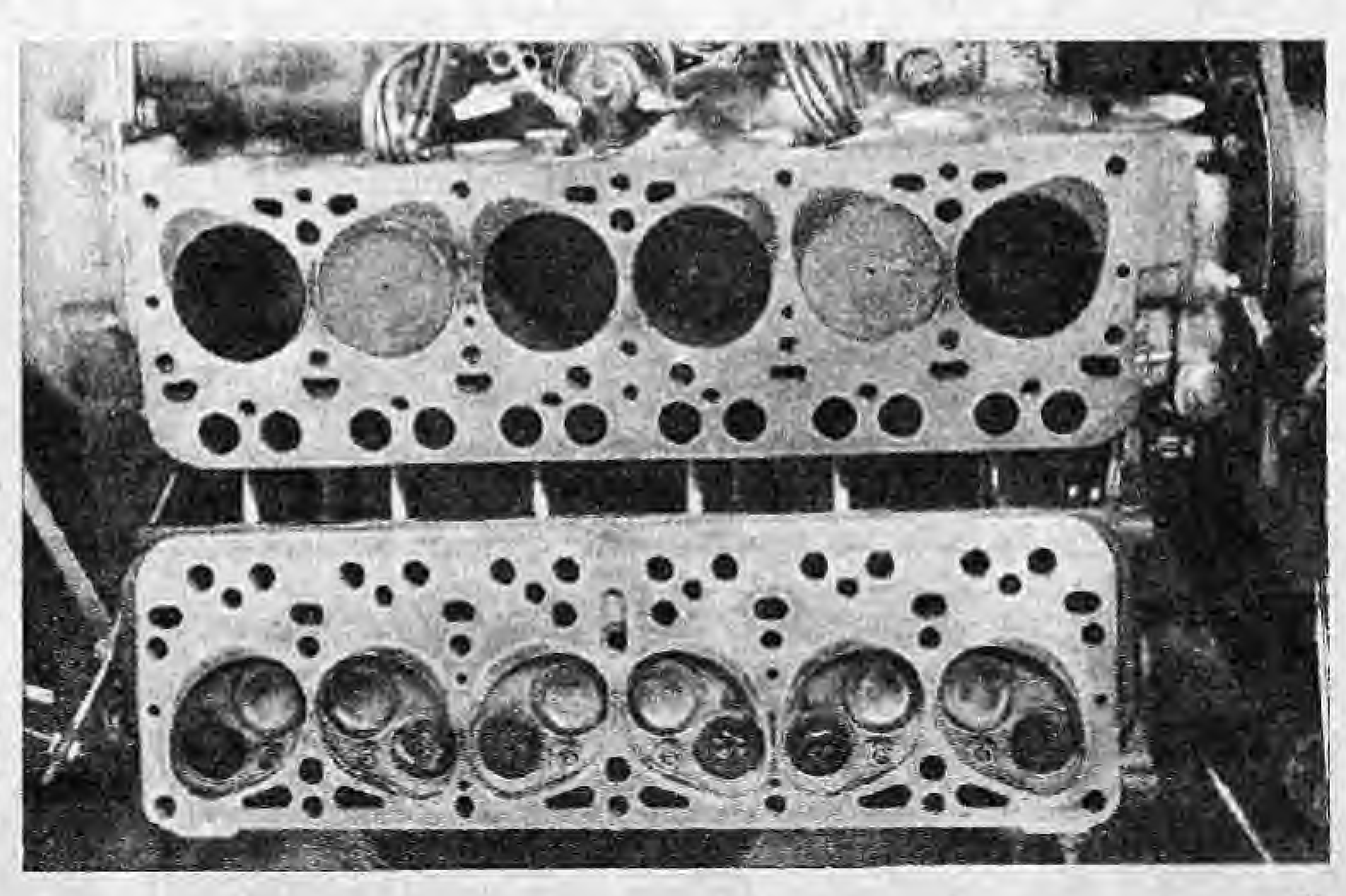
Debemos acotar que esta relación varía con el combustible, por ejemplo: si éste fuera alcohol metílico se iría a 1:6,5.

La relación de 1:15 antes mencionada es teórica, por cuanto, en la práctica, hay imposibilidad para que la mezcla sea constante, en consecuencia, se adopta una mezcla más densa en combustible, cale decir de 1:12 a 1:14.

Como es sabido, el carburador y el sistema de inyección, tienen la misión de preparar en la justa cantidad y proporción, la mezcla combustible-aire que es aspirada hacia el cilindro, y esta mezcla debe ser comprimida según una determinada relación de compresión (volumen inicial aspirado/volumen final comprimido) que no puede ser aumentada más allá de ciertos límites, que varían en función de factores como materiales y formas de las cámaras de combustión y resistencia del combustible a la detonación.

De todo el ciclo termodinámico la única parte utilizable

INDICE DE LAS NOTAS



Rebajar o no rebajar, "that is the question". El aumento de compresión es un método seguro para incrementar potencia en un motor, pero tiene sus limitaciones e incovenientes.



LA CUADRATURA DEL ESCAPE

El constante progreso de la técnica automovilística ha hecho que las potencias específicas de los motores se incrementara con el correr de los años de una manera asombrosa. Para ello los ingenieros y proyectistas y preparadores han echado mano a todo recurso que pudiera incidir para el logro, pasando desde la tecnología de los materiales a emplear, hasta los diseños propiamente dichos.

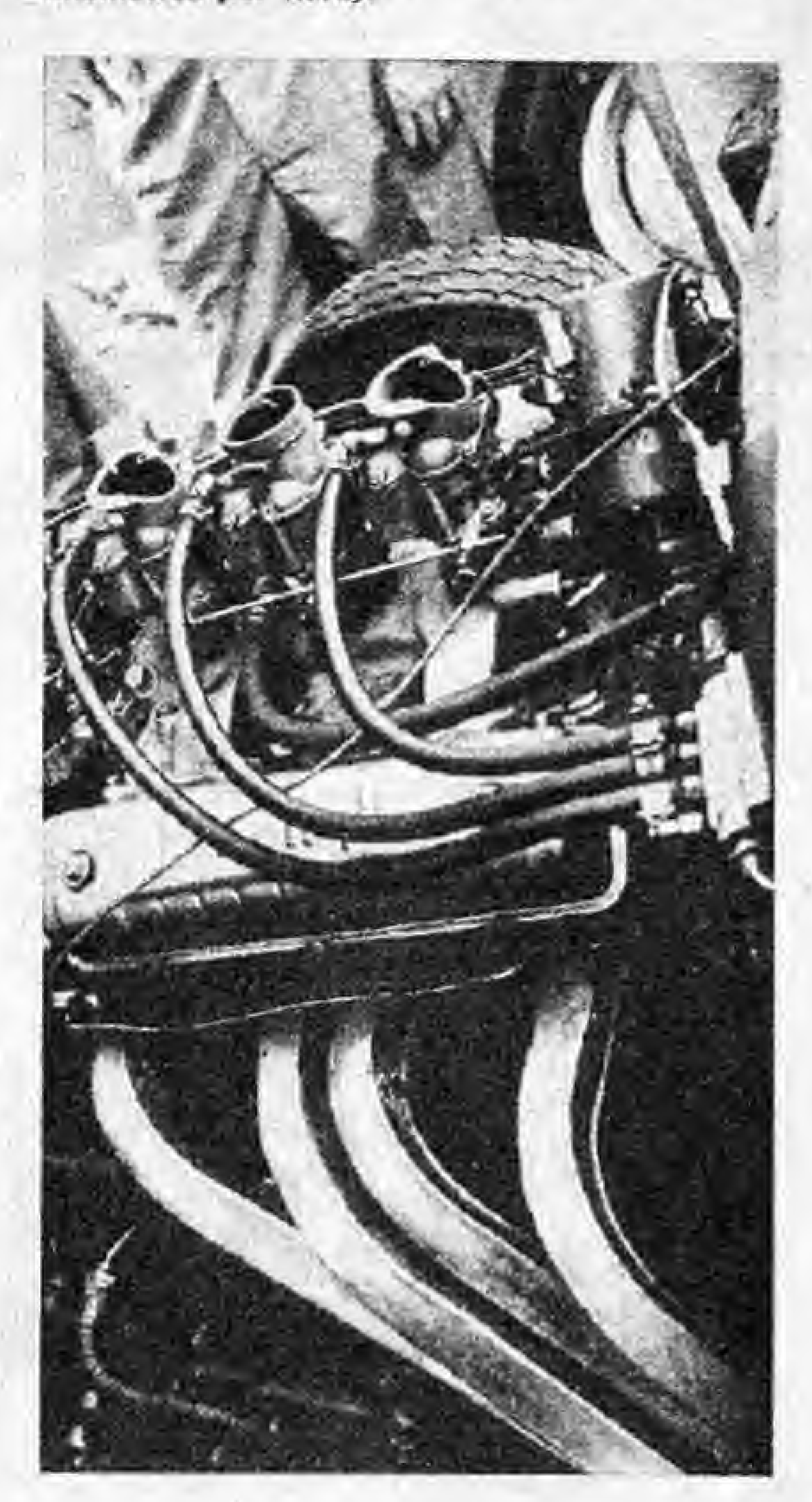
Pero no ha sido sino en los últimos años cuando los cerebros abocados a la incesante búsqueda de HP y RPM, se dieron cuenta de los humildes y cálidos caños de escape podían tener su gran importancia para mejorar la potencia de los motores.

De la aplicación de principios de acústica y de dinámica, al problema del mejor flujo de los gases combustionados a través del escape, surgieron conclusiones muy interesantes que dieron como resultado una apreciable ganancia de potencia junto con diseños —muchas veces bastante intrincados— de tubería (recordar los escapes del Coventry Climax V-8), pero siempre a través de los tradicionales tubos de sección circular.

Como los inquietos siguen buscando, resulta que ahora hay quienes, no conformes con los desarrollos de la tubería de escape, la hacen de sección cuadrada.

Para los incrédulos va un ejemplo muy contundente el Ford F.100 de Carmelo Galbato, cuyo preparador Juan Agüera afirma que de esa manera el motor acusó en el banco de prueba 6 HP más que con escapes de idéntico trazado y longitud, pero de sección circular. La idea de adoptar esta sección, se basó en el sencillo hecho de que las salidas de las lumbreras de escape son de sección cuadradas (cada maestrito, con su librito...).

Para más datos, el banco de pruebas utilizado es el de Ford Motor Argentina, en Gral. Pacheco, y el coche detenta la velocidad promedio récord en carreras de TC (Necochea: 210,699 kilómetros por hora).



CHIMENTO PARA DECARLISTAS IRACUNDOS

Uno de los problemas que sistemáticamente han tenido que enfrentar los "tuners" de De Carlo es la torcedura o rotura de las varillas levantaválvulas.

Estos elementos son varillas huecas de acero que, además, tienen como misión conducir el aceite que lubricará los balancines. Las bruscas solicitaciones de compresión (a veces impactos) pueden originar en casos extremos —regímenes de rotación muy elevados o pasaje de vueltas del motor— aplastamiento y roturas del extremo superior, es decir, del extremo que acciona sobre el balancín.

Un remedio muy práctico, aplicado con éxito por algunos preparadores es el de reforzar el extremo de la varilla, mediante el aporte de una capa metálica de un milímetro de altura.

A tal efecto, dicho aporte, se realiza mediante soldadura eléctrica con un electrodo apropiado, posteriormente se maquina ese extremo, a fin de darle a la varilla el diámetro y la forma requerida, agujereando la punta para liberar el pasaje de lubricante que se obtura en la operación. Como toque final, se endurece el aporte mediante un cementado.

Hemos visto que algunos mecánicos en vez de metal aportado, colocan unas puntas especiales de acero torneado y endurecido que se encastran en la varilla a la cual se le ha suprimido previamente la parte superior.

ROTATIVOS Y TUBULARES

En una época en la que, con un par de excepciones, todos los constructores de automóviles del mundo utilizan amortiguadores hidráulicos telescópicos, puede observarse que muchos de nuestros preparadores de TC se aferran a los viejos y confiables amortiguadores Houdaille de paletas rotativas, accionados mediante largos brazos de palanca. Repasemos rápidamente el por qué de esta preferencia.

Los amortiguadores hidráulicos rotativos fueron desarrollados por Maurice Houdaille a principios de siglo pero recién en los alrededores de 1930 comenzaron a desplazar, en escala industrial, a sus hermanos de fricción. Ford adquirió las patentes de Houdaille en 1923 (si bien comenzó a utilizarlas varios años después) y a través de sus automóviles pasaron a integrar la mecánica de nuestro TC.

Los amortiguadores Houdaille son de sólida construcción, fáciles de reparar y de larga vida. Unidos a las correspondientes ruedas a través de largas palancas, reciben solo una fracción de los impactos que destruyen más rápidamente los amortiguadores tubulares. Y es precisamente la longitud de esas palancas el factor que limita su efectividad sobre pisos pavimentados y a altas velocidades, donde se dan condiciones de alta frecuencia y pequeños desplazamientos que los amortiguadores modernos controlan con idoneidad.

Lo dicho justifica en parte la preferencia de los preparadores de TC: los amortiguadores rotativos se comportan aceptablemente bien en su tarea de controlar la suspensión sobre los pozos e irregularidades de los caminos de tierra y son capaces de resistir por mucho tiempo el trabajo más duro. Pero quien quiera hilar fino y aceptar los inconvenientes de un cambio más frecuente, hallará en los amortiguadores hidráulicos telescópicos un mecanismo más preciso que no sólo sobre tierra, sino en cualquier condición, mantendrá durante más tiempo las ruedas apoyadas sobre el piso para acelerar más, frenar más y doblar mejor.

Quizá no se haya asimilado en profundidad que mejorar la suspensión al igual que mejorar los frenos o la penetración aerodinámica es exactamente lo mismo que obtener mayor potencia del motor, con la ventaja aun de un menor riesgo mecánico.

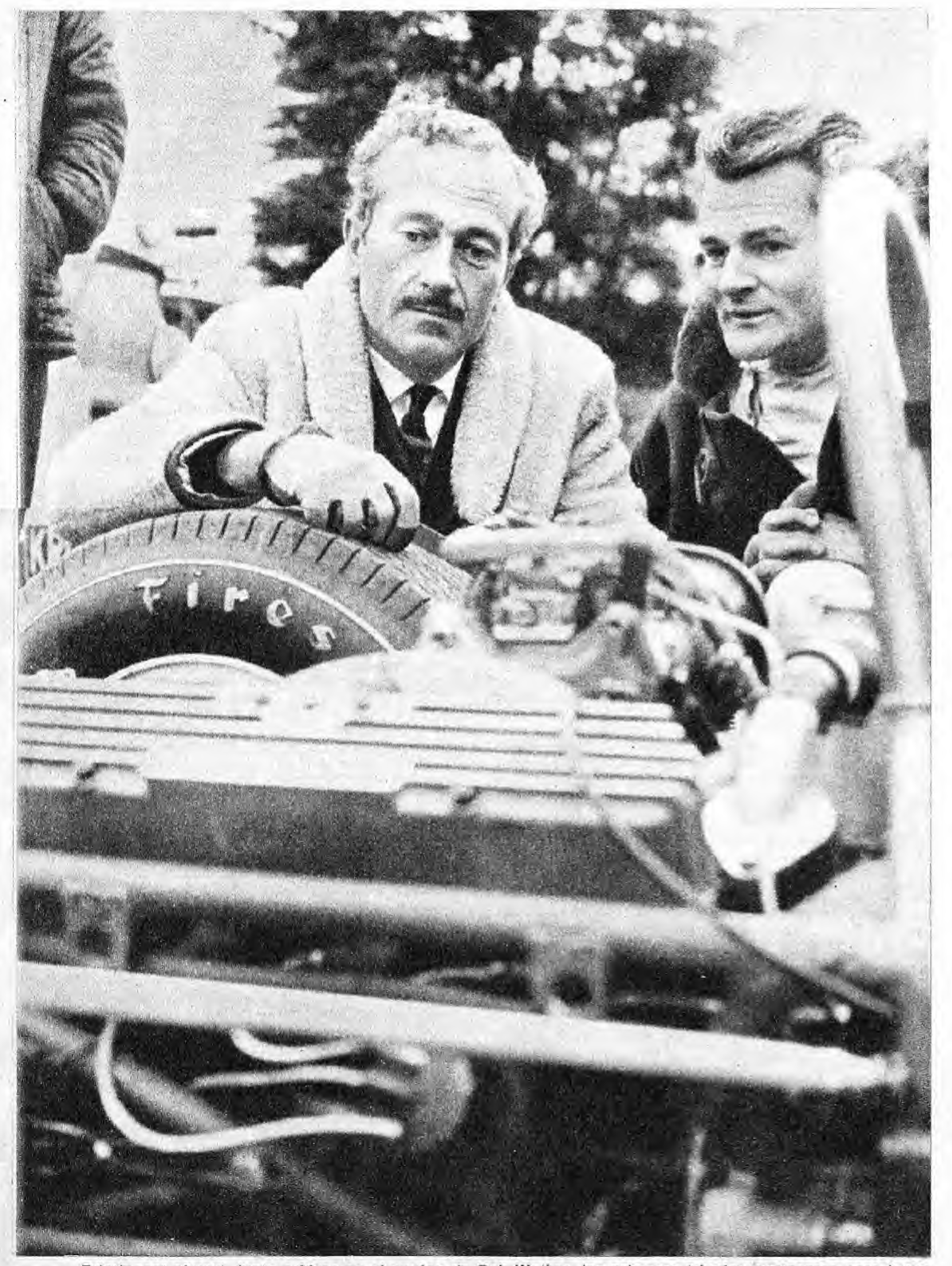
Dos amortiguadores rotativos Houdaille controlan el desplazamiento de cada una de las ruedas de la mayoría de los automóviles de TC. Es un recurso económico y práctico que, sin embargo, no aprovecha el máximo de posibilidades.



El automóvil de Ricardo Peduzzi es de 1929, pero sus amortiguadores son 1966: un par de elementos especiales para competición, de industria nacional. Los amortiguadores modernos ofrecen un control más preciso de las suspensiones sobre cualquier piso y a cualquier velocidad.



COLIN CHAPMAN: un ing



Trintignant obtuvo, junto a Moss en el equipo de Rob Walker, los primeros triunfos resonantes para Lotus.

Creador de los Lotus, es en estos momentos uno de los más famosos diseñadores de automóviles deportivos

En mayo de 1965, por primera vez, un conductor inglés con un automóvil inglés, ganó la competencia más importante de los Estados Unidos: las 500 Millas de Indianápolis; su promedio fue superior a los 240 kilómetros por hora. El mismo conductor, con otro automóvil de la misma marca, triunfó en cinco Grand Prix consecutivos para adjudicarse el Campeonato Mundial. El conductor se llama Jim Clark; el automóvil es un Lotus, nombre casi sinónimo del de Colin Chapman, su creador.

Los Lotus realizados por Colin Chapman iniciaron un nuevo camino en el diseño de automóviles de competición, desde 1956. Chapman pudo no haber sido el primer pionero de la postguerra en esta actividad (John Cooper fue quien inició la tendencia hacia los motores traseros) y de hecho hubo un año en que el diseño de la famosa suspensión Lotus era demasiado sofisticado para ser considerado práctico, pero luego, año tras año, los automóviles de Chapman dominaron las carrera de Fórmulas Dos y Tres, de automóviles Sport y de Turismo. Las victorias de Lotus fueron las que llevaron a los ingleses a su actual dominio en las pistas de todo el mundo.

Cada año Lotus produce

lés con buena suspensión

unos 150 automóviles de competición y unos 3.000 automóviles de turismo de alta performance, de los cuales se exporta una alta proporción, pero 20 años atrás la historia era algo diferente. Chapman era entonces un estudiante de ingeniería de la Universidad de Londres que sólo poseía la mensualidad que le pasaba su padre, propietario de un bar en Hornsey, y un Morris 8 de 1937. Más importantes que sus bienes materiales eran el empuje de su iniciativa; su entusiasmo por la ingeniería y el apoyo de una niña llamada Hazel Williams. Chapman cambió su Morris por un viejo Austin Seven al que, con sorprendente ingenio, convirtió en un competitivo vehículo de "trials". Otro vehículo siguió a este (Mark 2), destinado a este mismo tipo de actividad que tomó considerable empuje en Inglaterra después de la guerra. Los mejores motores de serie que podían obtenerse en esa época no alcanzaban tanta potencia como algunos motores de preguerra todavía en uso y por ello Chapman pensó que podía compensar esta deficiencia con bajo peso y suspensiones altamente perfeccionadas. Ambas características se convirtieron en distintivas de los modelos Lotus. Tuvo tanto éxito con aquellos dos automóviles, que sus amigos le solicitaron la construcción de otros similares (actualmente denominados Mark 3, 4 y 5) y un buen día se encontró con que estaba ocupando su tiempo en construir autos, más que en competir con ellos.

UNA FABRICA POR 25 LIBRAS

En 1953 con su título de ingeniero, un año de actividad en las fuerzas aéreas y con varios años de experiencia en la aplicación práctica de sus conocimientos, formó la Lotus Engineering Company, con 25 libras que pidió prestadas a Hazel. Dejó su trabajo en la British Aluminium Company y comenzó a trabajar de lleno en la construcción de chasis; Hazel era Gerente de Almacén, Jefe de Compras, Contador y Secretaria. Los negocios se expandían en la medida en que nuevos amigos y entusiastas se acercaban a él. El impacto de 1954 fue la introducción del Mark 8, el primer Lotus de diseño aerodinámico, modelo que tuvo un éxito inmediato. Otro impacto fue el casamiento de Chapman con Hazel Williams. Durante 1955 aparecieron diversas variantes del Lotus aerodinámico; en 1956 el Mark 11 dominó las competencias de automóviles Sport de pequeña cilindrada conducido por hombres tales como Mike Hawthorn, Ron Flockhart y Stirling Moss. El triunfo en su clase y en el Indice de performance consagraron a Lotus en Le Mans, en 1957, pero otras ideas circulaban por la cabeza de Chapman. Su nueva creación debía ser un pequeño automóvil de turismo de dos asientos que habría de convertirse en la estrella del Salón del Automóvil de Londres. El Mark 14, llamado Elite, fue realizado en fibra de vidrio, era muy liviano y estaba impulsado por un motor Coventry - Climax de 1.220 centímetros cúbicos de cilindrada.



Lamentablemente, las instalaciones de Chapman en Hornsey estaban totalmente dedicadas a la producción de automóviles de competición, de modo que recién en 1959 pudo comenzar la producción del Elite, en la nueva fábrica de Cheshunt. Diversas dificultades en la producción y la necesidad de competir con los grandes fabricantes hizo de esta tarea un costoso ejercicio. Pero cuatro años y más de mil Elite más tarde, Chapman introdujo el Elan, un vehículo similar pero mucho más fácil de construir, utilizando por primera vez un motor desarrollado por Lotus en colaboración con Ford de Inglaterra y Cosworth Engineering. Un año más tarde, cuando Ford decidió participar activamente en competencias de automóviles de Turismo, Chapman convenció a los ingenieros de Daghenam que el Elan colocado en un Ford Cortina al que se deberían hacer unas pocas modificaciones, era el arma adecuada. Los hechos demostraron su razón y actualmente estos automóviles son producidos en Cheshunt a un promedio de 35 unidades semanales, la mayoría de los cuales son utilizados normalmente como automóviles de turismo de alta performance. "Recién ahora hemos estabilizado nuestra producción –dice Chapman–, previamente nuestra producción era demasiado pequeña para ser económica y nuestras ventas de automóviles puros de competición era lo que nos ayudaban a llevar adelante nuestro programa de automóviles de turismo. Hasta que no logramos alcanzar la posición actual de estabilidad no tuvimos el tiempo que hubiésemos querido para dedicar a servicio y repuestos de estos vehículos; actualmente estamos poniendo en orden estos aspectos antes de dedicarnos a expandir aún más la producción. En rigor de verdad nunca llevaremos nuestra producción más allá de las 5.000 unidades anuales; este es el sector de mercado que podemos reservarnos sin entrar en directa competencia con los cinco grandes. Nuestro próximo paso no es construir más automóviles sino construir nosotros mismos más partes de cada automóvil". Chapman quiere independizarse cada vez más de sus proveedores, especialmente de Ford.

SU DESCANSO: LAS CARRERAS

Hablemos ahora de Chapman, el hombre. Es prematuramente canoso a los 37 años, mide 1,75 metros de altura, tiene una inagotable energía y un gran sentido del humor. Sorprende su capacidad para extraer alegría de sus más granves fracasos. Vive con Hazel y sus tres chicos de 9, 8 y 3 años en una atractiva casa ubicada en Hadleigh Green.

Además de poseer y dirigir el grupo de empresas Lotus, Chapman dirige aún personalmente el equipo de automóviles Grand Prix; le queda poco tiempo para descansar. "Realmente –dice– en las carreras es donde descanso un poco; hay un solo trabajo que hacer y es el de ganar la com- →

En el Lotus 30 Chapman experimentó otra solución: el chasis de estructura central. Este modelo, en cuyas formas se evidencia la mano de Colin, tuvo numerosos problemas de "dentición".



automovilísticas giran alrededor del TC y, sin embargo, la primera carrera de que se tenga noticia en nuestro país, fue disputada en 1910 con automóviles prototipos del TC actual. Sin el TC nuestro automovilismo no valdría nada.

Ya que tuvieron el valor de decir que hay en la Argentina mejores volantes que Bordeu, tengan el valor de mencionar por lo menos dos. Espero que publiquen esta carta y den las respuestas, si es que las tienen.

R. — Juan M. Fangio, José Froilán González, Onofre Marimón, Roberto Mieres, Benedicto Campos, Alfredo Pián, etc., hicieron su escuela en monopostos de Mecánica Nacional y en Sport, más que en TC. Fueron ellos algunos de los que hicieron sonar el Himno Nacional Argentino en las pistas de Europa. Nada tiene que ver el TC con el prestigio que, en escala internacional, pueda tener el automovilismo argentino. Destacamos que en la actualidad, una sola competencia argentina tiene cabida en los diarios y revistas de todo el mundo: el Gran Premio Internacional de Turismo Mejorado.

Las primeras carreras que se disputaron en nuestro país, como en el resto del mundo, se corrieron con automóviles estrictamente de serie que, en el mejor de los casos pueden emparentarse con los actuales TM y nunca con los TC que son automóviles estrictamente de competición.

Seguimos teniendo el valor: Nasif Estéfano, Rodolfo de Alzaga, Carmelo Galbato, Jorge Cupeiro. En la próxima seguimos con los de TM. Todo esto no nos impide reconocer el valor de Bordeu como piloto y la importancia del TC en nuestro automovilismo; sólo que tratamos de ser ecuánimes y no ofuscarnos como el mes y no ofuscarnos como el amigo lector (en la foto: Bordeu acompañando a Cupeiro).

LA TIERRA PARA EL QUE LA TRABAJA

P. — Ese Hansen que tienen ahí, ¿es descendiente del dueño del milongón que había en Palermo a principios de siglo?

R. — No es descendiente. Es él en persona. Actualmente viaja procurando contratar al Cachafaz y a Laura la Milonguera. Algunos rumores aseguran que intentará adquirir el Palais de Glace para absorber la competencia, como usted comprenderá...



CONFIDENCIAL

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención de espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario, expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

Voy a hacer algo que no deseo, doctor: desmentirlo. Yo no he dicho tal cosa". La vocecita nerviosa del capitán Giavedoni quebró el silencio espeso y consistente de la sala de sesiones, donde el Consejo de la Comisión Deportiva Automovilística se había reunido. Cuando llegó el momento de tratar el expediente "Jorge Cupeiro, Autódromo Municipal 13/3/66", casi todos los consejeros cambiaron de posición en sus sillas, carraspearon y algunos de ellos deslizaron golosamente hacia el sector de periodistas la versión académica del lunfardismo: "Ahora se arma".

En el fragor de la polémica, el capitán Giavedoni apareció asumiendo una calurosa defensa del Buenos Aires Moto Club, entidad organizadora de la promocionada carrera de TC. Se habían pedido sanciones para el club, argumentadas en base a la desorganización del día de la carrera. Alguien apoyó inhabilitarlo por un año. Otro alguien sugirió la posibilidad de suspenderlo por dos. La mayoría se inclinó por una sanción menos drástica. De pronto, el consejero José Sueyro, que a la vez es presidente del BAMC y fue director de la prueba mencionada, aseguró que "No podemos condenar a nadie sin darle la oportunidad de defenderse. El BAMC no ha sido citado para hacer su descargo". Giavedoni —aprovechando esa tentadora puerta que Sueyro abrió para que entre la polémica a la sala— apoyó con un magnífico discursito la posición del BAMC, defendiendo la posición legalista de la defensa en juicio.

El Dr. Horacio Rivadora —presidente de la C.D.A. y eficaz piloto de tormentas en el debate— le recordó amablemente al capitán Giavedoni: "El día de la carrera usted concurrió al autódromo, en calidad de observador, simplemente. 24 horas después me dijo a mí mismo —textualmente— que si el Comisario Deportivo no enjuiciaba la rebelión de los pilotos y el caos reinante en la pista, playas de estacionamiento y lugares adyacentes, iba a ser usted mismo, en su carácter de consejero, quien redactara el informe correspondiente, pidiendo sanciones para el club organizador. Admito que usted haya cambiado de opinión, pero me sorprende la rapidez con que varió de criterio".

Entonces, el capitán Giavedoni lo desmintió (contra su voluntad), pero aún no aclaró totalmente su posición...



Conservar la imagen y cambiar el nombre, es la difícil tarea que en estos momentos debe enfrentar una fábrica de taquímetros. Si bien la firma se llama Comind S. R. L., ese mismo nombre fue registrado como marca por uno de los socios, ahora separado de la firma. Comind S. R. L. ha rebautizado sus instrumentos, los que ahora se llaman B. R. D., iniciales que no expresan exactamente nada, sino una nueva marca.

EL veterano Félix Peduzzi abandona las filas del seis en línea para pasar a la del ocho en V. En efecto, una de las razones por las que cedió su confiable motor Chevrolet 6 de cuatro bancadas a su hijo Ricardo, es que para su antigua cupé está preparando un Ford F-100. Peduzzi sostiene que él es el conductor que más carreras ha ganado para la marca Chevrolet y que General Motors jamás se dio por enterada: "Ni un telegrama he recibido de ellos". Recuerda, con un poco de amargura, que Rienzi ganó algunas carreras y recibió el obsequio de un Ford Falcon.

Trabajó hasta ahora en el cuatro bancadas que ya no da más; con el siete bancadas no quiere saber nada —"miralo a Froilán cómo se rompe la cabeza"—, y está seguro que el F-100 es la solución más barata: con un poco de suerte el motor dura todo el año y puede aguantar tres o cuatro carreras sin tocarlo.

"Ricardo no compró el Chevrolet 1929 para correr; quería que le prestara mi cupé, pero la cupé estaba alta y había que trabajar mucho. Le sugerí entonces que prepara el 29". Es la opinión de Félix; Ricardo prefiere encogerse de hombros cuando se le pregunta por qué eligió esa vieja carrocería que facilita su popularidad y que en una pista es capaz de ridiculizar a cualquier TC convencional.

Félix se asombra de que el "roaring twenties" de Ricardo consuma menos goma que su propia cupé. Lo que demuestra que el refinamiento alcanzado en la puesta a punto del chasis del Chevrolet 1929 es pura intuición...

El automóvil de Ricardo Peduzzi utiliza un tren delantero rígido de 1939; motor y caja de tres velocidades de la cupé de Félix y diferencial Apache; los frenos son de disco en las cuatro ruedas y dos amortiguadores hidráulicos telescópicos de competición controlan el limitadísimo desplazamiento de las suspensiones. La ubicación de los asientos en el centro del vehículo facilita la conducción en circuitos y mejora la distribución de pesos.

Lo evidente es que este TC pistero que puede disputar los primeros puestos a los mejores de la categoría (Chevy II excluido), es mucho más barato que cualquiera de los otros.





EL equipo IKA aún no comenzó este año su actividad competitiva debido, principalmente, a la mudanza de los talleres pertenecientes a la División Competición. La venta del edificio de la avenida Amancio Alcorta, que albergara hace unos años el nacimiento del prototito Institec, desplazó los talleres de IKA al edificio que la firma adquirió a Agar-Cross en la calle Zepita y que está aún en pleno proceso de reacondicionamiento.

Pero la ausencia en las carreras del equipo oficial de Kaiser fue compensada por la triunfante presencia de los Gordini 1093 preparados por Oreste Berta en Córdoba (izquierda en la foto), cuyo piloto número uno es el eficiente mendocino Eduardo Copello (centro). Rumores van, rumores vienen, los espectadores "in" esperan ansiosos el encuentro Renault versus Renault que ha levantado un cierto mar de fondo en algunas oficinas de la empresa que los construye.

Excolmulgado. Primera etapa de la San Juan-Coquimbo-San Juan. Cabalén punteó desde la salida hasta que desbandó una cubierta. Raúl Jaras (foto) descontó entonces el par de minutos que llevaba perdidos e inclusive pasó al primer lugar en la ruta, dejando en su camino toneladas de polvo, de manera que Cabalén no pudo intentar humanamente el sorpasso.

A todo esto Jaras entró primero a los veinte kilómetros finales de pavimento, temiendo evidentemente la velocidad del Mustang para descontar tiempo. Por eso cruzó la línea de llegada a todo gas, y cuando podía suponerse que aminoraría la marcha siguió acelerando para llegar lo antes posible al parque cerrado ubicado, aproximadamente, a unos 2.000 metros del control.

En eso estaba.

A mitad de camino se le cruzó la camioneta de un colegio salesiano repleta de sacerdotes. El choque fue inevitable y los mecánicos de Jara trabajaron durante un día para dejar en condiciones el tren delantero y el radiador de la empanada-Corvette.

Todo esto sucedió el jueves santo y, como además Jaras representa a la Universidad Católica de Chile, parece que ahora espera carta del Vaticano...



Pipo" llegó segundo en la primera carrera de debutantes realizada en el autódromo por la AAAS y triunfó en la segunda. Piloto que promete. A los 32 años, sus ganas de correr se enfrentan con oposición familiar. Sin embargo, hubo aquel día en el autódromo una señora que, con sus saltos de entusiasmo, denunciaba a las claras ser la mujer del hombre que estaba ganando.

HUMOR

¡Ponete el coche, que va a empezar la carrera!

—¿A quién le ganaste con ese engendro?

—¡No! El que corrió es aquél. A éste lo utiliza de doble, para los reportajes gráficos.

—No te preocupés, le saqué las ruedas porque se me salían.

SIULNAS

NOVEDADES CORSA





GOMERIA "ALVAREZ", Av. Mitre Nº 3254 Munro, Prov. Bs. Aires, ofrece un rápido y eficiente servicio, ahora desde su nuevo y moderno local. **Línea completa de cubiertas nuevas y de ocasión. Cubiertas Deportivas:** De alta Velocidad y de Carrera. **VULCANIZACION y RECAUCHUTAJE.** Trabajos garantizados.

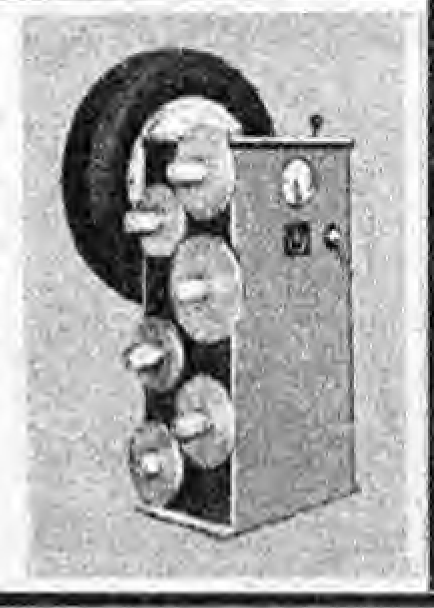
EQUIPOS de **VELOCIDAD** para **FIAT 1500 - 750 - 600. CARLOS A. y JORGE C. LORENZEN.** Le ofrecen un equipo de velocidad para su FIAT 1500 modelo LF - 1/561 asegurándole una suave marcha desde 40 hasta 160 kms. por hora. Para reducir la altura trasera de su 1500 disponemos de **niveladores** de nuestra fabricación. DISPONEMOS DE **ACCESORIOS DEPORTIVOS:** Butacas, Volantes Competición, Cinturones de Seguridad, Escapes Especiales, Palanca al Piso (Fiat 1500), Tableros Adicionales, Tacuímetros, Amortiguadores Competición, Cubiertas Especiales, Encendido a Transistores, Fundas para Faros, Etc. Próximamente **Equipos de Velocidad** para **FIAT 770 COUPE.** BALANCEO DE RUEDAS. **SERVICE ESPECIALIZADO FIAT,** CISITALIA, ABHART. ENVIOS A LINTERIOR. **Avda. MITRE 3330/32, Munro.**





FUNDA CUBRE-COCHE; Fabricada en resistente tela de algodón especial revestida con policloruro de vinilo importado. Plastificada en su parte exterior y afelpada por dentro. No raya, no deteriora ni se pega con el calor. Cosida y soldada. 100 x 100 impermeable. Ventilación integral. Todas las marcas y modelos de vehículos. Envíos al interior. **PEDRO V. CAFFARENA, J. B. Justo 6801, Bs. Aires - Patente Nº 897.638.**

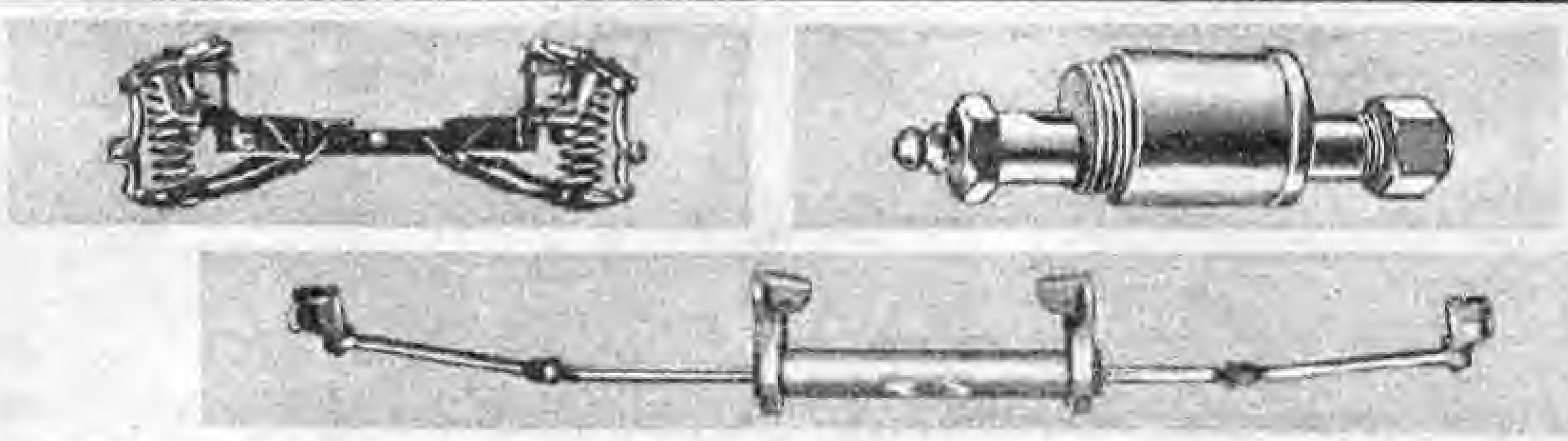
NO VIAJE SIN BALANCEAR SUS RUEDAS. Todo tipo de neumáticos al más bajo precio. Caños, Correas y la más completa línea de accesorios para su automotor.
CASA SALA, CANNING 1676, Tel. 72-4624, Buenos Aires.



SERVICIO INTEGRAL ESPECIALIZADO EN ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL - Sincronización de Distribuidores, Instalaciones, Dínamos, Arranques, Afinaciones, etc. **JOSE DE BIASI: Avenida Mitre 3153, MUNRO, Prov. de Bs. As.**



SUSPENSION INDEPENDIENTE para Jeep, estanciera y rastrojero. **DOT-DAL** la cual mejora sustancialmente la suspensión de estos vehículos. **Corrector de comba y avance COM-AVAN.** La solución al problema de dirección de RENAULT, PEUGEOT, FIAT 1500 y DI TELLA. **ESTABILIZADOR de DIRECCION** para Jeep, Estanciera, Rambler, Renault, Borgward, VW, Di Tella, Omnibus y camiones Mercedes Benz. Unico con doble tubo de protección. Fácil colocación. Garantizados. Nos especializamos en canje y reparación de amortiguadores tubulares. Aceptamos y enviamos pedidos al interior. Distribuidores: **AUTOLANDIA S.R.L., Maipú 2170-74, Olivos, Tel. 791-4511 y 2194.** Sucursal: **Estomba 2490** esq. Monroe. Service Oficial y Distribuidores de Amortiguadores MONROE.





AL-RO S. R. L. presenta el nuevo faro **modelo Nº 555** expresión de una nueva línea que incorpora a su acreditada producción, para satisfacción de la técnica moderna. **• NUEVO SISTEMA DE REGULACION • NUEVO CASCO EXTRA CHATO • NUEVO CRISTAL OPTICO • NUEVO REFLECTOR CON LAMPARA ESPECIAL SUPER POTENTE.** Adquiéralos en todas las casas del ramo de todo el país. **Fabricantes AL-RO S. R. L., Pje. Luis Braille 5620, Capital. T. E. 64-6006 - Venta y colocación en el acto ALRONCE, Jujuy 332, Cap. - T. E. 93-8246.**

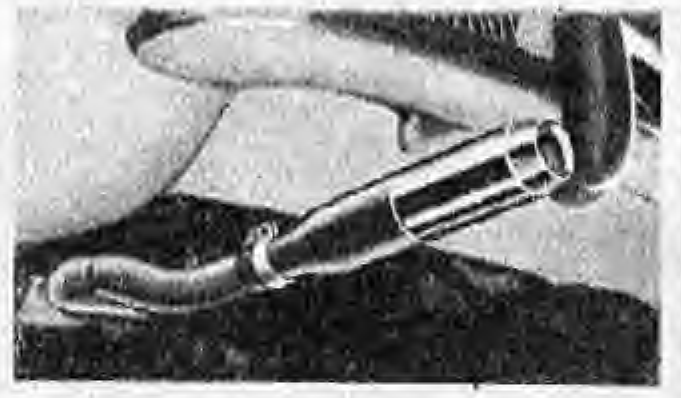


CORSA SPORT, presenta el cubrevolante que le otorga a su vehículo seguridad, sobriedad y elegancia deportiva. **CORSA SPORT** es calidad en cubrevolantes. Símil cuero en colores negro, habano y gris. Para la Línea FIAT y vehículos de fabricación nacional. Adquiéralo en casas de accesorios para automotores. Pida Representante: **Ramón L. Falcón 4731 - Tel. 69-6366.**

FRUMENTO Hnos. S. A. C. I. F. I., Alvarez Thomas 928/42, T. E. 54-1080 y 55-0446, Buenos Aires, y sucursal **Rivadavia 14782, Ramos Mejía.** Presenta su línea completa de **Cristales curvos y rectos inastillables,** para competiciones. Con lo que se logra mayor visibilidad y mayor seguridad. Totalmente importados. Venta y colocación.



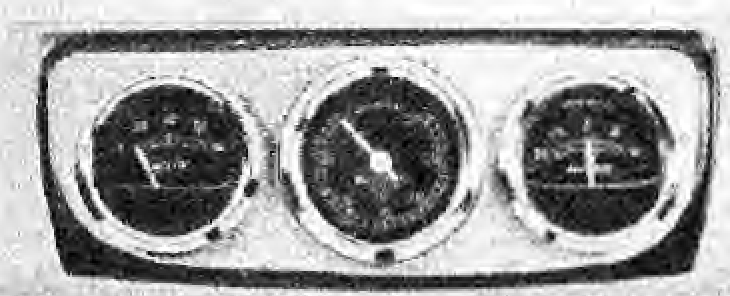
"TURBOSIL MARLIT" UNICO EN EL MUNDO. IDEADO EN LA ARGENTINA. Primer silenciador de aplicación UNIVERSAL creado por técnicos Argentinos, garantizando un perfecto desahogo del motor por cuanto su diseño permite la salida directa de los gases. RECUERDE Y PIDA POR SU MARCA **"TURBOSIL MARLIT" Patente Nº 9...** ES OTRO PRODUCTO CREADO Y GARANTIZADO POR SU MARCA DE CONFIANZA **"MARLIT".**





Silenciadores, Caños de Escape y Equipos Especiales "TRONADOR MARLIT", distinguidos con la CINTA AZUL de la Popularidad, presenta el **"TRONADOR VALIANT".** PRODUCTOS "MARLIT" SIEMPRE PRIMEROS EN CALIDAD, RENDIMIENTO Y POPULARIDAD.

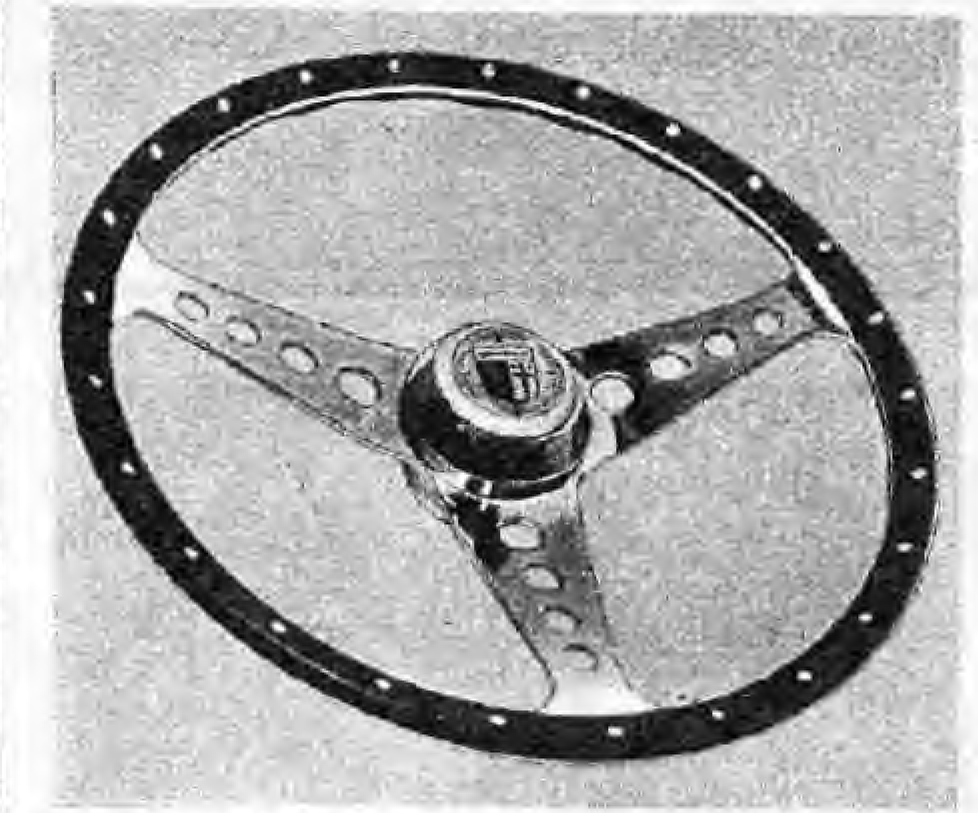
MARCOS LITVAK E HIJOS S. R. L., CASA CENTRAL: **Palique 436/68, Tel. 54-0303.** Sucursal Palermo: **Cerviño 3767, Tel. 72-9515.** Sucursal Barracas: **Herrera 582, Tel. 21-4675** - Buenos Aires. REPRESENTANTES: En La Plata: **Puel y Cía., Calle 48 Nº 789, Tel. 2-3950.** En Posadas (Misiones): **B. Martiniuk, Av. Uruguay 1265.** En Corrientes: **Sottile Hnos., Mendoza 354.** En Tucumán: **Betoana S. C. C., Catamarca 189.** En Cipolletti (Río Negro): **Girotti y Berardo, Miguel Muñoz 364.**



KIL"O"METRO: Quintino Bocayuva 392 y Quito 4018, Buenos Aires, fabrica la línea completa de tableros DEPORTIVOS y STANDARD, para todas las marcas y modelos de vehículos, provistos de instrumental de alta precisión, AMPERIMETRO, INDICADOR de COMBUSTIBLE, MANOMETRO de ACEITE, VACUOMETRO, CUENTA REVOLUCIONES, etc. Reparación integral de instrumental y venta de repuestos. ENVIOS AL INTERIOR.

CUBIERTAS nacionales de primera Selección a precio Oficial, en 6 cuotas. SIN INTERESES. Rectifique su MOTOR y pague en 6 cuotas. CUOTA-CAR S.C.A., Suipacha 842, Pta. Baja, Teléfono 32-6674 y 31-7407, Bs. Aires.





JUAN ALBERTO SANDRINI presenta su línea de VOLANTES DEPORTIVOS 1966 para automovilismo y náutica. Ofrecen, además de su fina artesanía europea, mas seguridad en caso de accidente e inigualable placer de manejar. Fábrica y administración: LADINES 5808, Buenos Aires. Distribuidores exclusivos: Roberto S. Tortorelli, Rivadavia 6091, Tel. 66-1528, Bs. As., y R. O. G. S. A. I. C. F. Mansilla 4066, Tel. 72-9159, Bs. As. En Mar del Plata: Colón 2393, T. E. 2-0619.

CORTES MODELADOS Y PEINADOS PARA CABALLEROS. ATENDIDO POR EXPERTAS DAMAS PROFESIONALES. Tratamientos capilares - limpieza de cutis - cortes modernos - peinados a seco decoloración de canas - corrección de pestañas - coloraciones modernas - manicura y pedicura. SALON AGUSTIN, Cerrito 228 (Local 12), T. E. 35-2633 (Int. 3), Bs. Aires



Logre más pique y kilometraje en su Fiat 1500, Peugeot 403-404, Ford F-100 al F-900, etc., con los carburadores especiales SOLEX, que reforma y coloca BERNARDO RODRIGUEZ y Cía., de calle Malabia 1571, Tel. 71-0303, Capital. Casa especialista en afinación de motores.



A ciegas No!.. VIAJE TRANQUILO en su 4L colocando un tablero con: TEMPERATURA de AGUA, PRESION de ACEITE, CARGA de DINAMO. Por solo $ 5.800.- Envíos al Interior. DESCUENTOS ESPECIALES A CONCESIONARIOS IKA. OSCAR A. LAGO, Anchorena 1493, Capital, Tel. 82-4752 y 80-6446.

La firma MAURICIO VITIS y Cía. S. R. L. presenta su línea de ASIENTOS especiales, modelos GRAN TURISMO, TURISMO CARRETERA y SPORT. Fabricados con interiores de espuma de goma, son anatómicamente adaptables a todo físico. Pueden verse en MAURICIO VITIS y Cía. S. R. L., Dr. Adolfo Dickman 1375/79 (antes San Blas), alt. Av. San Martín 2700, Tel. 59-2026, Bs. Aires. Solicite Folleto Gratis

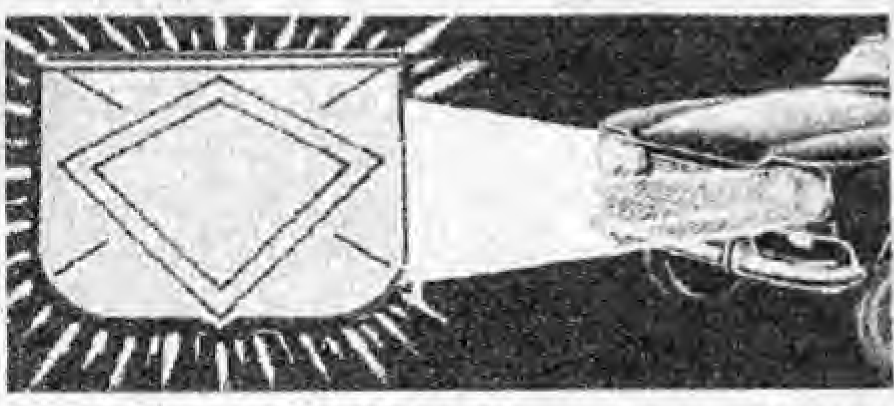


ALFONSO VEGA, con taller en Teodoro García 2378/82, (casi esquina Cabildo al 900), Tel. 772-0605/7138, Buenos Aires. Presenta sus LEVAS de Distribuidor para preparar motores FIAT 600, 750 y 1500, PEUGEOT 403-404 ISARD 1204, RAMBLER, ESTANCIERA, CHEVROLET 400 y SUPER, RENAULT DAUPHINE, GORDINI, 4L, TORNADO y otros. Aumenta considerablemente pique y velocidad, permitiendo aplicarlas en motores de turismo mejorado y otras competencias. EQUIPOS ESPECIALES para CARRERA T.C., para F-100, FALCON y CHEVROLET. "LEVAS de ALFONSO VEGA"

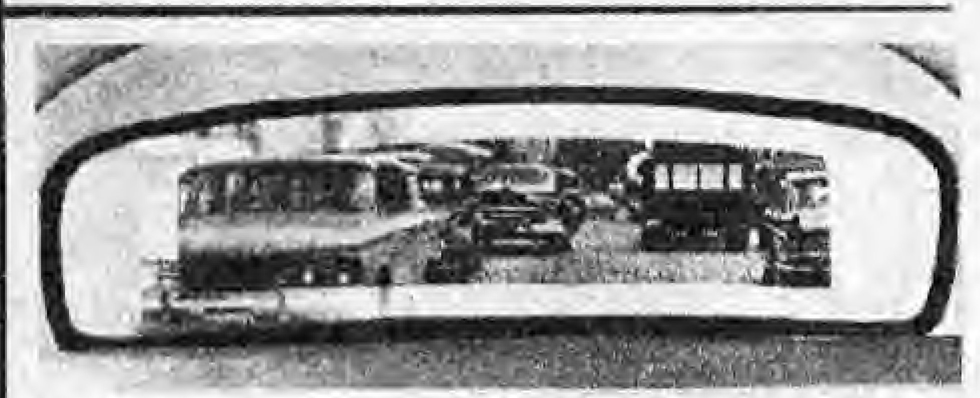


Gánele de mano a la corrosión, elimine ruidos y vibraciones, protegiendo su automóvil con el legítimo revestimiento PROTEX Unico sistema con garantía total y perpetua. Limpiamos, arenamos, desoxidamos, forfatizamos y plastificamos la subcarrocería y chassis de su coche en solo 2 horas y a bajísimo costo. LIOTARD y LEITE ROZAS S. R. L., José A. Cabrera 3056, Cap. Consultas y reservas de turno al 82-6984.





PEUMAN IND. y COM. S.A.C.I.F.I.A., presenta los novedosos Guardafangos termo-plástico vinílico, con colores REFLEJANTES, que brindan una mayor seguridad en el tránsito y constituye un detalle estético para camiones, pick-up, colectivos, autos, etc. Resisten a la luz solar y grasas, no flamean y son garantidos, ADEMAS SIN COSTO ADICIONAL con flejes y tornillos galvanizados para su inmediata colocación.



SEÑOR AUTOMOVILISTA: SUS VIDRIOS EMPAÑADOS ATENTAN CONTRA SU SEGURIDAD. Aplique Ud. mismo las hojas antiempañantes NOMIS (incoloras) o las hojas antiempañantes-antiencandilantes NOMIS ESPECIAL (color ámbar) en la luneta trasera y/o vidrios laterales de su vehículo; tendrá así una visibilidad perfecta en TODO su contorno. Importadas de Gran Bretaña exclusivamente por: ABETEK Imp. Exp. S. C. A., Uruguay 950, Bs. As., Tel. 41-8613. Zonas disponibles para distribuidores en el interior del País.



Con Extraordinario éxito la firma JUAN CARLOS BIONDINO, EL CENTRO FIAT MAS "TUERCA" DE BUENOS AIRES, inauguró su moderno local en la calle Tagle 2547 (a pasos del A.C.A.). Los poseedores de un FIAT 600, 700, 770 y 1500, encontrará en esta nueva empresa el surtido más completo en accesorios y repuestos nacionales e importados. Destacamos de su línea los Caños Antivuelcos, Butacas de Competición, Bomba Doble circuito de Freno, Carburadores especiales Weber, Arboles de Leva "con pimientas", Instrumental variado, Presión de Aceite, Temperatura de Aceite, Amperímetros, etc., etc... Recuerden JUAN CARLOS BIONDINO, en plena Zona NORTE.

MAMELUCO PARA PILOTOS "Néstor Salerno" ANTIFLAMA. Este modelo europeo de mameluco anti-inflamable de color celeste está confeccionado con la mejor calidad de Poplin. Algunas de sus principales características son: 1) Cierre relámpago al costado, que mantiene cerrada completamente la parte delantera del blusón. 2) Cuello alto. 3) Bolsillo grande con cierre relámpago cubierto en el blusón. 4) Puños elásticos que evitan enganches en manijas, palanca de cambio, etc. 5) Espalda con pliegue para mayor movimiento de los brazos. 6) Botón en la parte trasera del blusón para abotonar en el pantalón, que evita que el blusón suba con el movimiento. 7) Pantalón con cintura elastizada. 8) En el pantalón, cierre relámpago frontal cubierto. 9) Bolsillos hondos. 10) Botamangas con cierres adhesivos regulables. DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO para la República Argentina DYNA ROTOR, Primera casa argentina para el automovilismo deportivo. Jaramillo 2324 (50 mts. Cabildo 3800), Tel. 70-5731, Capital Federal.





Auto Radio MOTORVOX. Agente Oficial de venta de ANTELEC, 1ª auto-antena automática eléctrica para automotores, recomienda a sus clientes y amigos la venta de este útil y novedoso accesorio. Es automática 100 x 100, de vida ilimitada, inviolable, de fácil colocación. Service y Garantía: Dialtecnia S. C. por Acc., Vieytes 1433, Capital, Tel. 21-6878/2832.

REXLEY es un producto MOTORVOX.



CUPEIRO: TAMBIEN BARRERO

Crónica de GERMAN R. SOPEÑA

Fotos de JORGE MILLER

En medio de la lluvia y a pesar de haber desbandado una cubierta, estableció el elevado promedio de 171 km/h. Segundo Casá, tercero Alzaga y cuarto Carlos Menditeguy

Abrimos las valijas, sacamos pilotos y paraguas, preparándonos para la ronda de la ciudad. El tiempo era más adecuado para ver a James Bond que para asistir a una carrera de automóviles. El ambiente, con olor a tierra mojada y combustible, sonaba a gran rosca: la mayoría de los números bajos del ranking habían dado el sí. Algunos de ellos no aparecieron al sellado lo que nos dejó una parte de las ilusiones en el circuito de la prueba de clasificación. Sin embargo, los F-100 se preparaban para demostrar el suculento caballaje emanado en sus ocho cilindros dispuesto en V: Casá, Menditeguy, Galbato, Sauze (que estaba de estreno), "Bamse", de la Torre y Dana se convertían en las vedettes defensoras del "motorcito" de Pacheco; Atilio Viale del Carril, de Alzaga y "Johnny" Perkins lo harían en representación de su hermanito menor, el Ford Falcon.

¡Y el horno estaba para bollos! Cupeiro y el Chevitú II encabezaban la lista opositora. Tarducci, Figlioli, Polinori y Castaño eran candidatos. La tercera lista traía novedades: Formisano y "Rueda libre", con sus Valiant cuasi GT y Di Palma, con un NO Gran Turismo, pero también con motor Valiant estaba a punto para la gran batalla.

La lluvia caída el día de la clasificación, la noche anterior a la gran carrera, desmejoró la parte de tierra que había sido muy bien preparada por la entidad organizadora. La ruta estaba muy bien señalizada, con marcas bien visibles de 500, 300, 150 y 50 metros antes de cada curva y un numeroso grupo de banderilleros que señalaban y controlaban al público en todas las curvas del circuito. En general, el comportamiento de la policía fue eficiente, lo mismo que el de las autoridades del Club Sportivo Independiente que facilitó a cada uno el cumplimiento de su trabajo.

La tierra arenosa de La Pampa (a diferencia de la de Buenos Aires) impediría que el barro se pegara en los guardabarros de los automóviles que realmente los llevasen, tales como los "compactos".

El extraño orden de largada que presentaba la carrera fue producto de la clasificación realizada el día anterior durante la cual los automóviles potencialmente adecuados para ganar los primeros lugares se vieron relegados por las malas condiciones en que encontraron el circuito. Es así como a poco de comenzada la carrera se observó el rápido avance en la ruta y en los relojes de Jorge Cupeiro largado desde muy atrás. "Bamse" conservó el primer puesto en el camino hasta que abandonó poco des-

→